



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III — खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 210]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, अक्तूबर 25, 2007/कार्तिक 3, 1929

No. 210]

NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 25, 2007/KARTIKA 3, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 17 अक्तूबर, 2007

सं. टीएमपी/49/2005-टीएमआईएलएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में कोलकाता पत्तन न्यास के बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/49/2005-टीएमआईएलएल

मै. टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

.....आवेदक

आदेश

(अक्तूबर, 2007 के 12वें दिन पारित)

यह मामला हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. दिसम्बर, 2003 में, टीएमआईएलएल ने सूचित किया था कि वह टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुसार केओपीटी के दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों की वसूली के लिए हकदार हैं, और, इस संबंध में इस प्राधिकरण से पुष्टि करने को कहा गया था। टीएमआईएलएल को यह स्पष्ट किया गया था कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 के साथ पठित धारा 42 (4) अपेक्षा करती है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई चिह्नित सेवाओं के मामले में दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाएं। टीएमआईएलएल को बाद में यह सूचित किया गया था कि विशिष्ट प्राधिकार इस प्राधिकरण द्वारा दिया जाता है भले ही टीएमआईएलएल केओपीटी के लिए अनुमोदित दरों पर सुविधाएं प्रचलित करता है।

2.2. साथ ही साथ, केओपीटी से, अनुरोध किया गया था कि टीएमआईएलएल द्वारा व्यवस्थित स्थिति पर अपनी टिप्पणी भेजे। केओपीटी ने, साथ ही साथ, पुष्टि की थी कि टीएमआईएलएल का दरमान इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित करवाया जाना अपेक्षित है।

2.3. इस परिप्रेक्ष्य में, टीएमआईएलएल ने नवम्बर, 2004 में एचडीसी में केओपीटी के बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। यह प्रस्ताव प्रशुल्क मामला के रूप में पंजीकृत किया गया था और इस पर सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की गई थी।

2.4. इसी बीच, संशोधित प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों की अधिसूचना के पश्चात, टीएमआईएलएल को सूचित किया गया था कि उसे संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के आलोक में अपना प्रस्ताव पुनः प्रस्तुत करना होगा और अपना संशोधित प्रस्ताव 30 जून, 2005 तक दाखिल करने का अनुरोध किया गया था।

2.5. परिणामस्वरूप, प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 6 मई, 2005 द्वारा, टीएमआईएलएल का प्रशुल्क मामला बन्द कर दिया था और टीएमआईएलएल को निदेश दिया था कि वह अपना संशोधित प्रस्ताव 31 मई, 2005 से पहले दाखिल करे। तत्पश्चात, और इसके अनुरोध पर, इस प्राधिकरण ने संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव 31 जुलाई, 2005 तक दाखिल करने का समय प्रदान किया था।

3.1. टीएमआईएलएल ने अपना संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव 16 अगस्त, 2005 को दाखिल किया था। टीएमआईएलएल द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). टीएमआईएलएल, टिस्को लिमिटेड और आईक्यू मार्ट्रेड मैनेजमेंट के बीच संयुक्त उद्यम और जीएमबीएच होल्डिंग, भारत में सभी महापत्तनों में पत्तन प्रचालनों सहित इसके ग्राहकों को विभिन्न लोजिस्टिक सेवाएं प्रदान करने में संलग्न कम्पनी है, चार्टरिंग, स्टीमर एजेंसी, शिपिंग और निकासी तथा माल अग्रेषण सेवा।
- (ii). टीएमआईएलएल ने कोलकाता पत्तन न्यास के साथ 29 जनवरी, 2002 को 30 वर्ष की अवधि के लिए संयुक्त उपयोगता आधार पर हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बहुउद्देशीय बर्थ सं. 12 को सुसज्जित करने, निर्माण करने, वित्त पोषण, प्रचालन, प्रबंधन और अनुरक्षण के लिए रियायत करार किया था।
- (iii). रियायत करार टीएमआईएलएल को निम्नलिखित के अलावा सभी प्रकार के शुष्क बल्क, ब्रेक-बल्क और कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति देता है:
 - ताप कोयला थोक में
 - कोकिंग कोयला थोक में
 - विभिन्न प्रकार के कोक और अन्य काला कार्गो थोक में
 - पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित विभिन्न प्रकार के द्रव कार्गो

टीएमआईएलएल को रियायत के 4थें वर्ष से 450,000 टन से 26 से 30वें वर्ष में 600,000 मी.ट. न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट प्रहस्तन भी करना है।

- (iv). रियायत करार टीएमआईएलएल को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के उपबन्धों के अनुसार समय-समय पर बनाए गए। संशोधित लाइसेंसदाता के दरमान के अनुसार केवल कार्गो संबंधी प्रभार वसूल कर सकता है। बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित पोतों के लिए सभी पोत संबंधी प्रभार लाइसेंसदाता द्वारा वसूल किए जाते हैं।
- (v). टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में अपने प्रचालनों की शुरुआत से कार्गो की निम्नलिखित मात्रा प्रहस्तित की है:

	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
शुष्क बल्क (मी.ट.)	353,140	277,618	214,238	506,825	270,000
ब्रेक बल्क (मी.ट.)	359,953	328,793	489,293	659,674	630,459
कुल (मी.ट.)	713,093	606,411	703,531	1166499*	900,459*
कंटेनर (टीईयू)	0	0	0	0	

(*टिप्पणी: वर्ष 2005-06 और 2006-07 के आंकड़े टीएमआईएलएल के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी, 2007 के अनुसार हैं।)

- (vi). टीएमआईएलएल ने प्रचालन दक्षता पैरामीटरों पर एचडीसी अधिक कार्य किया है, जिसके परिणामस्वरूप इसने प्रचालन के प्रथम कुछ वर्षों के भीतर रियायत करार में विनिर्दिष्ट न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट को महत्वपूर्ण ढंग से पार किया है।
- (vii). प्रचालन और अनुरक्षण के लिए केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को निम्नलिखित परिसंपत्तियां हस्तांतरित की गई थीं:
 - बर्थ सं. 12
 - घाट लम्बाई के अलावा 14,000 वर्ग मीटर का बैक-अप क्षेत्र
 - बिजली सुविधाएँ
- (viii). रियायत करार में टीएमआईएलएल से अपेक्षा की गई है कि वह रियायत करार के 36 महीनों के भीतर ₹0 30.07 करोड़ का निवेश करेगा और वर्ष-वार निवेश योजना द्वारा पाबंद रहेगा। आज की तारीख तक, टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 पर उपस्कर तैनात करने में ₹0 35.62 करोड़ की राशि व्यय की है।
- (ix). उपलब्ध बर्थ लम्बाई, भंडारण क्षेत्र और उपलब्ध करवाए गए उपस्करों पर विचार करते हुए, टर्मिनल वर्तमान मिश्रित कार्गो के आधार पर प्रतिवर्ष 7.5 लाख टन कार्गो के प्रहस्तन में सक्षम है।
- (x). कार्गो बांधना/खोलना और तट प्रहस्तन सेवा सहित दो मुख्य उप-गतिविधियों अर्थात् ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क सेवा का लागत विवरण निम्नलिखित दर्शाता है:

वर्ष	आरओसीई के पश्चात और कर से पहले निवल अधिशेष/घाटा (रुपये लाखों में)	प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष/घाटा
2004-05	(172)	-8.54%
2005-06	133	5.27%
2006-07	22	0.84%
2007-08	-45	-1.75%
2008-09	-111	-4.33%

यह दर्शाता है कि प्रस्तावित प्रशुल्क केवल लागत को पूरा करने और नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए पर्याप्त है।

- (xi). रॉयल्टी/राजस्व विभाजन रियायत करार में विनिर्दिष्ट दरों पर परिकलित किए गए हैं। करार के अनुसार, टीएमआईएलएल ने केंओपीटी को निम्नलिखित प्रतिशत पर रॉयल्टी अदा करने की गारंटी दी है।

क्र.सं.	वर्ष	राजस्व हिस्सेदारी का प्रतिशत
1.	पहले से 5वें वर्ष	10.511
2.	6वें से 10वें वर्ष	10.565
3.	11वें से 15वें वर्ष	10.585
4.	16वें से 20वें वर्ष	10.655
5.	21वें से 25वें वर्ष	10.711
6.	26वें से 30वें वर्ष	10.855

चूंकि टीएमआईएलएल का रियायत करार जुलाई, 2003 से पहले किया गया था और 31 मार्च, 2003 को अधिसूचित अधुनातन दिशा-निर्देशों के अनुसार, टीएमपी को रॉयल्टी लागत की स्वीकार्य मद के रूप में स्वीकार करने का अनुरोध किया है।

- (xii). रियायत करार के अनुसार, टीएमआईएलएल लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर टर्मिनल मूल्य के होते हुए ₹0 2.30 करोड़ की राशि प्राप्त करेगा। हमने उक्त मूल्य पर 6 प्रतिशत की दर से छूट दी थी और ₹0 47.69 लाख का वर्तमान मूल्य शेष रियायत अवधि में समान रूप से वितरित की गई है।

- 3.2. केंओपीटी के एचडीसी पर (तत्कालीन) वर्तमान दरों पर टीएमआईएलएल द्वारा मांगी गई प्रतिशत वृद्धि निम्नवत् है:

क्र. सं.	वर्ग	एचडीसी में उस समय प्रचलित दर	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दर	वृद्धि %
1.	ऑन बोर्ड प्रभार (रूपये प्रति मी.ट.)	90/-	50/- से 140/-	11% से 138% की सीमा में
2.	घाटशुल्क (रूपये प्रति मी.ट.)		50/- से 75/-	
3.	भंडारण (रूपये प्रति मी.ट. प्रतिदिन)	100/-	40/- से 100/-	शून्य

- 4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल से प्राप्त प्रस्ताव केंओपीटी और संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रप्रेषित किया गया था। प्रपत्र I से IV और प्रस्तावित दरमान केंओपीटी और उपयोक्ताओं को परिचालित किए गए थे।

- 4.2. मर्चेंट्स चेम्बर ऑफ कॉमर्स से प्राप्त टिप्पणियां टीएमआईएलएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। तथापि, टीएमआईएलएल ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर कोई प्रतिसाद नहीं दिया था।

- 4.3. अनुस्मारकों के बावजूद अन्य संबद्ध उपयोक्ता संगठनों से टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं।

5. केंओपीटी के प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केंओपीटी को विशिष्ट टिप्पणियों के लिए बिंदुओं की एक सूची भी भेजी गई थी। अनुस्मारकों के पश्चात केंओपीटी ने प्रतिसाद दिया। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केंओपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र. सं.	हमारा प्रश्न	केंओपीटी प्रतिसाद
(i).	टीएमआईएलएल ने अपने द्वारा केंओपीटी को प्रशुल्क परिकलन के लिए लागत मद के रूप में दय राजस्व हिस्से पर विचार करने का अनुरोध किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क परिकलन में प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लिया जाएगा बशर्त अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम राशि, उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी की गई हो। केंओपीटी से अनुरोध है कि एचडीसी के बर्थ सं. 12 के आबंटन की बोली प्रक्रिया में अगले निम्नतम बोलीदाता में प्रासंगिक बोली मूल्य और उस आधार पर एनपीवी विश्लेषण जिसपर सफल बोलीदाता चुना गया था भेजने का अनुरोध किया गया था।	महापत्तनों में निजी क्षेत्र की परियोजनाओं के लिए केन्द्रीय सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार, एचडीसी के बर्थ सं. 12 के आबंटन के संबंध में तकनीकी रूप से अर्हता प्राप्त बोलीदाताओं की मूल्य बोलियां तकनीकी रूप से अर्हता प्राप्त बोलीदाताओं द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सेदारी के उच्चतम प्रतिशत के आधार पर मूल्यांकित की गई थीं। टीएमआईएलएल ने राजस्व हिस्सेदारी का उच्चतम प्रतिशत उद्धरित किया था। अगले उच्चतम बोलीदाता ने राजस्व हिस्सेदारी के प्रतिशत के रूप में 8.126 प्रतिशत उद्धरित किया था। एनपीवी विश्लेषण के आधार पर निजी क्षेत्र भागीदारी आधार पर केन्द्रीय सरकार के दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए सर्वोत्तम बोलीदाता चुना गया था।
(ii).	केंओपीटी किए गए और किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेशों के संदर्भ में बर्थ सं. 12 की परिकल्पित क्षमता की पुष्टि करें और टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए यातायात पूर्वानुमान पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजें।	(क). टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में इस्पात, चूना पत्थर, लट्टे, उर्वरक आदि जैसे विभिन्न सामान्य कार्गो का प्रहस्तन करता है, मोबाइल हारबर क्रेन सहित विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर तैनात करते हुए, यह अनुमान लगाया जा सकता है कि 4303 टन आउटपुट प्रति जलयान दिवस के साथ 248 दिनों की बर्थ अधिग्रहीता के लिए टीएमआईएलएल बर्थ सं.

		12 में प्रतिवर्ष लगभग 1.07 मिलियन टन कार्गो प्रहस्तन करने के योग्य होगा। यह परिकलन पत्तन क्षमता के अधुनातन करने के मामले में एमएसआरटीएच द्वारा जारी किए गए प्रचलित दिशा-निर्देशों के अनुसार है। इसे बर्थ सं. 12 की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता के रूप में माना जा सकता है। (ख). केओपीटी ने पत्र सं. वित्त/135ख दिनांक 15 जून, 2006 द्वारा बर्थ सं. 12 के लिए पहले निम्नलिखित यातायात पूर्वानुमान संप्रेषित किया था: 2007-08 — 0.90 मि.मी.ट. 2008-09 — 0.95 मि.मी.ट.
(iii)	टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार में टीएमआईएलएल द्वारा देय अपफंट शुल्क के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। अपने प्रस्ताव में, टीएमआईएलएल ने बताया है कि केओपीटी को अपफंट भुगतान के रूप में ₹ 7.10 करोड़ अदा करने हैं।	यह पुष्टि की जाती है कि टीएमआईएलएल ने अपफंट प्रीमियम के रूप में ₹ 7.10 करोड़ का भुगतान किया है।
(iv)	टीएमआईएलएल ने बताया है कि इसने वर्ष 2006-07 में केओपीटी से अतिरिक्त 54,000 वर्ग मीटर की अनावृत भूमि लेने का प्रस्ताव किया था और केओपीटी को देय ₹ 13.92 प्रति वर्ग मी. प्रति माह के किराये पर भंडारण के लिए इसे विकसित किया गया था।	अतिरिक्त 54,000 वर्ग मी अनावृत भूमि टीएमआईएलएल को 11 जनवरी, 2007 का हस्तांतरित की गई थी। टीएमआईएलएल ने ₹ 1,80,40,320 की प्रीमियम राशि जमा की थी और ₹ 90,20,160 की प्रतिभूति जमा राशि दी थी। वार्षिक किराया ₹ 90,20,160 है जोकि 5 प्रतिशत प्रतिवर्ष बढ़ाया जाएगा।
(v)	अपने कार्य पूंजी के परिकलन में, टीएमआईएलएल ने केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा पट्टे पर दिए गए भूखंड पर भुगतान किए गए/देय प्रतिभूति जमा पर वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में विचार किया है। परिकलन के लिए सुविचारित राशि वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए ₹ 39.95 लाख और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए ₹ 130.15 लाख है। केओपीटी टीएमआईएलएल द्वारा पट्टे पर दिए गए भूखंड पर भुगतान किए गए/देय प्रतिभूति जमा की पुष्टि करें।	टीएमआईएलएल ने भूखंड के आबंटन के लिए निम्नलिखित प्रतिभूति जमा का भुगतान किया है: (क). बर्थ सं. 12 के पीछे के 14,000 वर्ग मीटर के भूखंड के आबंटन के लिए ₹ 36,37,200 (ख). 54,000 वर्ग मीटर के अतिरिक्त भूखंड के आबंटन के लिए ₹ 90,20,160। ₹ 36,37,200 का प्रतिभूति जमा टीएमआईएलएल द्वारा 4 जनवरी, 2002 को लाइसेंस देने से पहले अदा किया गया था। ₹ 90,20,160 की प्रतिभूति जमा 54,000 वर्ग मीटर भूखंड के आबंटन से पहले 9 जनवरी, 2007 को उन्हें भुगतान किया गया है।
(vi)	टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि लाइसेंस करार में यथा निर्दिष्ट उपस्कर/अवसंरचना के न्यूनतम संस्थापन/तैनाती की अपेक्षा केओपीटी द्वारा नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा संशोधित की गई है। केओपीटी पुष्टि करें कि क्या उसने क्षमता में संशोधन और एचडीसी के बर्थ सं. 12 में संस्थापित विभिन्न उपस्करों की क्षमता में संशोधन से सहमति व्यक्त की थी। केओपीटी टीएमआईएलएल द्वारा किए गए निवेशों की उपयुक्तता पर भी टिप्पणी करें।	केओपीटी ने, केन्द्रीय सरकार की मंजूरी की शर्त पर, ₹ 30.07 करोड़ की बजाय ₹ 25.80 के संशोधित कुल निवेश के साथ उपस्करों और अन्य अवसंरचना की विशिष्टताओं में कुछ बदलाव किया था। केन्द्रीय सरकार की मंजूरी प्रतीक्षित है।
(vii)	टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित वर्ष 2009-10 में 0.95 मिलियन टन के प्रक्षेपित यातायात पर केओपीटी की टिप्पणियां।	बर्थ सं. 12 के लिए यातायात पूर्वानुमान के निर्धारण के लिए अपनाए गए तरीके पर विचार करते हुए, वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए, बर्थ सं. 12 के लिए वर्ष 2009-10 के यातायात पूर्वानुमान 1 मि.मी.ट. होना चाहिए।
(viii)	ब्रेक-अप क्षेत्र के लिए 54,000 वर्ग मी० के अतिरिक्त अनावृत भूखंड और 14,000 वर्ग मी. के हार्ड स्टैंड प्लॉट के अलावा, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लागत आंकने के प्रयोजन के लिए भूखंड किराये की परिगणना हेतु 9000 वर्ग मी० के अतिरिक्त भूखंड और 5000 वर्ग मी. के अनावृत भूखंड पर विचार किया है। केओपीटी टीएमआईएलएल को 14,000 वर्ग मी. के अतिरिक्त अनावृत भूखंड के आबंटन की स्थिति की पुष्टि करें।	(क). टीएमआईएलएल ने केओपीटी से अतिरिक्त 9000 वर्ग मी. के अनावृत भूखंड के आबंटन के लिए 9 जनवरी, 2007 को अनुरोध किया था। इसके लिए अपेक्षित दस्तावेज स्पष्टीकरणों के साथ टीएमआईएलएल द्वारा 16 मार्च, 2007 को प्रस्तुत किए गए थे। आवेदन सक्रिय विचाराधीन है। (ख). दूसरे 5000 वर्ग मी. के संबंध में जैसाकि उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल ने ऐसी कोई माँग केओपीटी के पास वर्तमान में नहीं है।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, टीएमआईएलएल से विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	टीएमआईएलएल द्वारा पूछे गए प्रश्न	टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए जवाब
क.	वित्तीय/लागत विवरण	
1.	(क). कई बार अनुरोध करने के बावजूद वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लागत व्योरे नहीं भेजे गए हैं। चूंकि लेनदेनों के मूल दस्तावेज उपलब्ध करवाना अपेक्षित है, इसलिए ऐसे व्योरे को निकालना और निर्धारित प्रारूप	हम संपूर्ण कम्पनी के प्रचालनों के समेकित लेखे व्यवस्थित करते रहे हैं। इसीलिए, हम बर्थ सं. 12 में प्रचालनों के लिए पथक वित्तीय आंकड़े

	<p>में प्रस्तुत करना संभव नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि जब तक ये ध्योरे नहीं भेजे जाते हैं, यह प्राधिकरण यह घोषित करने के लिए विवश होगा कि उस अवधि के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क के लिए इसका अनुमोदन नहीं है और इसलिए एमपीटी अधिनियम के अनुसार वसूल नहीं किया गया है।</p> <p>(ख). टीएमआईएलएल से एक बार पुनः अनुरोध है कि निम्नलिखित भेजें:</p> <p>(i). अपने लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लागत विवरण।</p> <p>(ii). लेखापरीक्षक द्वारा विधिवत् प्रमाणित अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2005 अवधि के वास्तविक आंकड़े। परिणामस्वरूप, वर्ष 2005-06 के लागत विवरण अधुनातन करें, यदि आवश्यक हो, और आगामी 3 वर्षों के प्रक्षेपणों/अनुमानों की समीक्षा करें।</p>	<p>व्यवस्थित नहीं कर रहे थे। चूंकि हमने वर्ष 2002-03 और 2003-04 की सूचना का संकलन मूल अभिलेखों से किया है और इसे वित्तीय विवरणों में प्रपत्र 3 में शामिल किया गया है। वर्तमान वित्तीय वर्ष अर्थात् 2005-06 की प्रथम छमाही के वास्तविक आंकड़े भी उसमें दर्शाए गए हैं। वर्ष 2002-03 और 2003-04 में कम्पनी लाइसेंस करार के अनुसार निवेशों के लिए योजना तैयार करने की अवस्था में थी। तदनुसार, कम नियोजित पूंजी के कारण, स्वीकार्य आरओसीई की मात्रा उच्चतर निवल अधिशेष प्राप्त करने के लिए बहुत कम थी।</p>
2.	क्षमता	
(i)	<p>कृपया किए गए और किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश और उत्पादकता के स्तरों के संदर्भ में टर्मिनल की क्षमता के परिकलन की परिगणनाएं भेजें।</p>	<p>निवेदा दस्तावेज के अनुसार, पत्तन ने बर्थ सं. 12 में सामान्य कार्गो टर्मिनल की क्षमता को 0.5 मिलियन टन होना परिभाषित किया है। परंतु विभिन्न उपस्करों और अवसंरचना में निवेश करते हुए, हम बर्थ क्षमता में वृद्धि करते रहे हैं। जैसाकि हमारे मूल प्रस्ताव में उल्लेख किया गया है, बर्थ की क्षमता 0.75 मिलियन टन प्रतिवर्ष थी। इस्पात कार्गो के प्रहस्तन और बर्थ सं. 12 के बाहर ग्राहक के परिसर में कार्गो के भंडारण के लिए ऑन-बोर्ड प्रचालन के लिए बांध से उपस्कर किराये पर लेते हुए, वर्तमान वर्ष के वास्तविक थुपट बर्थ की परिभाषा क्षमता को अधिक्रमित करता है। हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स को चीन से मॉग के कारण कई बर्थों पर लौह अयस्क प्रहस्तन में अचानक बढ़ोतरी का सामना करना पड़ा था। इसके परिणामस्वरूप बर्थिंग-पूर्व विलंब बढ़कर 10 दिन की औसत तक पहुंच गया था और परिणामस्वरूप कई गैर-योजनाबद्ध पोत बर्थ सं. 12 की ओर मोड़ दिए गए थे। इसीलिए, हम बर्थ सं. 12 की परिभाषित क्षमता से अधिक प्रहस्तन कर सके थे जोकि लम्बी समयवधि तक बरकरार नहीं रहा।</p>
(ii)	<p>जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है, टर्मिनल की क्षमता कार्गो मिश्रण पर निर्भर है। टीएमआईएलएल वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्गो मिश्रण में बदलाव के आधार पर क्षमता में भिन्नता के प्रतिशत का अनुमान लगा सकता है, यदि कोई हो।</p>	<p>इसके अलावा, इस वर्ष में आयातों में वृद्धि के कारण हम हुक-प्वाइंट में प्वाइंट क्षमता की सुपुर्दगी देते हुए हमारे थुपट में वृद्धि करते रहे हैं जिसके लिए तटीय उपस्करों के उपयोग की आवश्यकता नहीं होती है। (ऐसे कार्गो के लिए हमने केवल ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क प्रभार वसूल किए हैं)। कार्गो मिश्रण के साथ, जोकि हम अनुभव कर रहे हैं, हम 0.60 मिलियन टन के निर्यात केन्द्रित ब्रेक बल्क कार्गो से 1 मिलियन टन आयात केन्द्रित कार्गो की टर्मिनल क्षमता अनुभव करते हैं। तथापि, कार्गो मिश्रण में परिवर्तन के आधार पर, क्षमता में सही प्रतिशत भिन्नता एकदम ठीक परिभाषित नहीं की जा सकती।</p>
3.	यातायात पूर्वानुमान	
(i)	<p>वर्ष 2005-06 लौह और इस्पात, लट्टों, ट्यूबों और पाइपों (20 मी.ट. से कम) का यातायात वर्ष 2004-05 के वास्तविक यातायात की तुलना में लगभग 22 प्रतिशत कम अनुमानित किया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2006-07 के यातायात वर्ष 2004-05 के वास्तविक यातायात से लगभग 41 प्रतिशत कम अनुमानित किया गया है। संदर्भित कार्गो के लिए यातायात में अनुमानित कमी के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>हल्दिया डॉक प्रणाली में थुपट में वृद्धि रही है जोकि बर्थ सं. 12 में कई आयात पोतों विशेष रूप से इस्पात कार्गो वहन के विपथन के परिणामस्वरूप है। तथापि, यह एक बार की स्थिति है जोकि अगले वर्ष में भी जारी रहने की संभावना नहीं है। पत्तन ऐसी अचानक बढ़ी हुई मांग को ध्यान में रखते हुए दो अतिरिक्त सामान्य कार्गो बर्थों के निर्माण की योजना भी बना रहा है। इसीलिए, हमने वर्तमान वित्तीय वर्ष (2005-06) के हमारे कार्गो प्रक्षेपण संशोधित किए हैं। इस्पात कार्गो के थुपट में मुख्य बदलाव 2 लाख मी.ट. वृद्धि की गई है जिसमें हुक प्वाइंट पर 5000 मी.ट. कार्गो सुपुर्दगी शामिल है जिसमें तट प्रहस्तन प्रभार वसूल नहीं किए गए हैं। परंतु भावी वर्षों अर्थात् 2006-07 से 2008-09 के हमारे प्रक्षेपण यथावत् रहेंगे।</p>
(ii)	<p>(क). लौह और इस्पात, लट्टों, ट्यूबों और पाइपों (20 मी.ट. से कम) से संबंधित तटीय कार्गो के अनुमानन का आधार दें।</p> <p>(ख). प्रत्यक्षतः, टीएमआईएलएल ने लौह, इस्पात, लट्टों, ट्यूबों और पाइपों (20 मी.ट. से कम) के अलावा तटीय कार्गो के यातायात का अनुमान नहीं लगाया है।</p>	<p>(क). हमने तटीय कार्गो यातायात ऑफर किए जाने की संभावना वाले संभव पक्षों के बारे में हमारी बाजार आसूचना के आधार पर अनुमानित की है।</p> <p>(ख). हम इस अवस्था में अन्य घटकों में तटीय यातायात संभावना दिखाई नहीं देती है।</p>
(iii)	<p>वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए परियोजना कार्गो यातायात में वर्ष 2004-05 के वास्तविकताओं की तुलना में लगभग 52 प्रतिशत कटौती के कारण बताएं।</p>	<p>परियोजना कार्गो हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स में नियमित दृष्टव्य नहीं है। पश्चिम बंगाल में ज्यादा परियोजनाएं नहीं आ रही हैं जो हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स का उपयोग कर सकें। इसीलिए, यह अनुमान ज्यादातर टर्मिनल में हमारे उद्देश्य परियोजना कार्गो मर्दों की अपेक्षा ब्रेक-बल्क मर्दों का</p>

		ज्यादा प्रहस्तन करता है। हम परियोजना कार्गो केवल उस स्थिति में प्रहस्तन करेंगे जब देखेंगे कि हमारा टर्मिनल निष्क्रिय है।
(iv)	विभिन्न कार्गो जैसे सीमेंट, न्यूजप्रीट, खाद्यान्न, सल्फर, चीनी आदि को यातायात अनुमानों में नहीं लिया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि दरमान में ऐसे कार्गो के लिए दरें शामिल क्यों की गई हैं, जब यातायात अगले 3 वर्षों के लिए बिल्कुल अनुमानित ही नहीं किया गया है।	हमने आज की तारीख तक ऐसा कार्गो प्रहस्तित नहीं किया है, और न ही आने वाले वर्षों में इस प्रहस्तन की संभावना है। तथापि, यदि हमें भविष्य में कोई अवसर मिलता है तो हम ऐसे अवसर को खोना नहीं चाहेंगे और इसी कारण से ऐसे कार्गो के लिए भी दरें प्रस्तावित की गई हैं।
4.	प्रचालन आय	
(i)	सभी विचाराधीन वर्षों के लिए "प्रचालन आय - ओबीसी" और "प्रचालन आय - तट प्रहस्तन प्रभार" के अधीन सुविचारित प्रशुल्क की प्रत्येक मद के लिए अनुमानित आय, श्रमिक प्रभार और उपस्कर किराया प्रभार की विस्तृत परिगणना।	प्रचालन आय के अधीन सुविचारित प्रशुल्क के प्रत्येक मद के लिए आय परिकलन दर्शाने वाला पृथक विवरण भेजा गया है। क्योंकि श्रमिक प्रभारों से राजस्व अर्जन बहुत कम है, इसलिए इसे तदर्थ आधार पर सुविचारित किया गया है। वर्ष 2004-05 के दौरान उपस्कर किराया प्रभारों से आय ₹ 16 लाख थी। वर्तमान वर्ष के लिए, उपस्करों की अधिक संख्या पर विचार करते हुए हमने वर्ष 2004-05 के वास्तविकताओं के आलोक में तदर्थ आधार पर ₹ 21 लाख की उपस्कर किराया आय का अनुपात लगाया है। (टिप्पणी: वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए राजस्व की गणना करते समय असावधानीवश त्रुटि प्रस्तुत किए गए वित्तीय विवरणों में ठीक की गई है।)
(ii)	केओपीटी ने टीएमआईएलएल को 14000 वर्ग मीटर का बैक-अप क्षेत्र आवंटित किया है। टीएमआईएलएल को वर्ष 2006-07 के दौरान 54000 वर्ग मीटर के अतिरिक्त अनावृत भूखंड और इसे टर्मिनल में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए इस्तेमाल करने का प्रस्ताव भी किया गया था। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें:	
(क)	टीएमआईएलएल को सभी विचाराधीन वर्षों के लिए आवंटित 14000 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्र में से केवल 10000 वर्ग मीटर भूखंड (7000 वर्ग मी. हार्ड स्टैंड प्लॉट और 3000 वर्ग मीटर ढके हुए शैड) के लिए पट्टा किरायों से आय के अनुमानन के कारण। शेष 4000 वर्ग मी. बैक-अप क्षेत्र के उपयोग के तरीके के बारे में बताएं।	14000 वर्ग मी. में से कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक कार्य क्षेत्र 10,000 वर्ग मी. से अधिक नहीं है। (टर्मिनल में कार्यालय क्षेत्र, कैंटीन सुविधा, मोबाइल हारबर क्रेन सहित उपस्करों की पार्किंग, जल-निकासी और मोबाइल उपस्करों के युक्ति-चालन करने आदि से अतिरिक्त) 10,000 वर्ग मी. में से, 7000 वर्ग मी. हार्डस्टैंड खुला क्षेत्र है और शेष 3000 वर्ग मी. ढका हुआ क्षेत्र है।
(ख)	विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के केवल 6 माह के लिए हार्डस्टैंड प्लॉट के पट्टा किरायों के अनुमानन के कारण।	हम पूरे वर्ष में 7000 वर्ग मी. के खुले क्षेत्र का पूर्णतः अधिग्रहीता नहीं कर पाते हैं। हमारे पूर्व अनुभव के आधार पर, हमने 50 प्रतिशत अधिग्रहीता मुक्त करना आधार पर अनुमानित की है जोकि अपने आप में बहुत अधिक है। हमें निःशुल्क समय भी देना होता है जिसमें हमें कोई भूखंड किराया अर्जित नहीं होता है। परंतु 3000 वर्ग मी. के शेष ढके हुए क्षेत्र के लिए हमने संपूर्ण 12 माह के लिए आय अनुमानित की है।
(ग)	केओपीटी से प्राप्त किए जाने के लिए प्रस्तावित 54,000 वर्ग मी. में से केवल 34000 वर्ग मीटर के अनावृत भूखंड के पट्टा किराये के अनुमानन के कारण। शेष क्षेत्र के उपयोग का तरीका सभी विचाराधीन वर्षों के लिए बताएं। टीएमआईएलएल ने संपूर्ण वर्ष की बजाय प्रत्येक वर्ष के लिए केवल छह माह हेतु अनावृत भूखंड से पट्टा किरायों का अनुमान लगाया है।	वर्तमान में संपूर्ण थोक आयात बर्थ सं. 12 के बाहर प्राप्तकर्ता के परिसर में रखे जाते हैं। पत्तन भूखंड के लिए देय पट्टा किरायों के अलावा ₹ 50 प्रति मी.ट. की दर से प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रभार वसूल कर रहा है। प्लॉट का मौजूदा पट्टा मई, 2007 तक वैध है। इसलिए, हमें संभाव्यता को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र तैयार करने होंगे और पत्तन से 54,000 वर्ग मी. के अनावृत भूखंड लेने की योजना बनाई है। प्रारंभ में केवल 35,000 वर्ग मी क्षेत्र थोक कार्गो के भंडारण के लिए इस्तेमाल किए जाने का प्रस्ताव है जहां ₹ 500 लाख के निवेश परिकलित किए गए हैं। बाद की अवस्था में, हमने 19000 वर्ग मी. के शेष क्षेत्र को भी आगे रेलवे साइडिंग और ढके हुए भांडागार, सुविधा प्रदान करते हुए ब्रेक-बल्क कार्गो के भंडारण के लिए विकसित करने की योजना बनाई है। इसके लिए भारी निवेश की आवश्यकता पड़ेगी, जिसपर वर्तमान वित्तीय विवरणों में विचार नहीं किया गया है। क्षेत्र (मोबाइल उपस्करों के संचालन और गैर-प्रचालन प्रयोजनों के लिए क्षेत्र के अलावा) का पूरा उपयोग ब्रेक-बल्क कार्गो के भंडारण के लिए भारी निवेशों के पश्चात ही संभव होगा। भविष्य में किराये प्रभार भविष्य में अतिरिक्त निवेशों को ध्यान में रखकर संशोधित किए जाएंगे।

	(घ). टीएमआईएलएल ने विचाराधीन अवधि के दौरान भांडागार सुविधाएं शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इन सुविधाओं की क्षमता और अनुमानित उपयोग भेजें। इसके अलावा, आय के प्रासंगिक शीर्ष कोई वृद्धि नहीं दर्शाते हैं। कृपया पुष्टि करें कि क्या ऐसी सुविधाएं उपयोक्ताओं द्वारा निःशुल्क प्राप्त की जाएगी।	भांडागार में वृद्धि से होने वाली आय पर विचार किया गया है। हमारे लाभ विवरण में, हमने संपूर्ण वर्ष के लिए 3000 वर्ग मी. के ढके हुए शेड से होने वाली आय को लिया है।
	(ड). (i). अतिरिक्त 54000 वर्ग मी. के प्रस्तावित पट्टाकरण का प्रयोजन और उपयोग। एचडीसी से ऑफ-लैंड स्पष्ट करें। आय अनुमानों में इस सुविधा से आने वाले संवर्धनात्मक राजस्व को नहीं लिया गया है। (ii). भूखंड के इस प्लॉट के क्षमता उपयोग का विश्लेषण भी भेजें और क्या इस भूखंड के उपयोग के लिए प्रभार्य प्रभार कम से कम एचडीसी को देय लाइसेंस शुल्क को पूरा करेगा।	जवाब उपयुक्त (ii) (ग) में दिया गया है।
	(च). कृपया वर्ष 2002-03, 2003-04 और 2004-05 के वास्तविकताओं को विधिवत् शामिल करते हुए कार्गो-वार भंडारण समय विश्लेषण भेजें।	सभी थोक आयात बर्थ सं. 12 के बाहर प्राप्तकर्ता के परिसर में रखे जाते हैं, बैक-अप भंडारण क्षेत्र में नहीं। ब्रेक-बल्क मर्दों के लिए, हमने हमारे प्रमुख उपयोक्ता को 3000 वर्ग मी. का संपूर्ण ढका हुआ क्षेत्र आवंटित किया है। अन्य उपयोक्ताओं के लिए, विराम की औसत अवधि बर्थ सं. 12 के बैक-अप क्षेत्र में लगभग 15 से 30 दिन होंगी।
5.	प्रचालन लागत:	
(i)	(क). यह प्रतीत होता है कि विभिन्न प्रचालन जैसे - नौभरण, बांधना, भीतरी पत्तन परिवहन आदि आउटसोर्स किए जाते हैं और कुछ उपस्कर किराये पर लिये जाते हैं। टीएमआईएलएल ने इन मर्दों से संबंधित कुछ बिल की प्रतिलिपियां भेजी हैं। टीएमआईएलएल को प्रासंगिक करार अनुबंधों की प्रतिलिपियां भेजनी चाहिए। (ख). इसे अवश्य प्रमाणित और अभिपुष्ट किया जाए कि ऐसे आउटसोर्सिंग संविदाकार/आपूर्तिकर्ता प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से चुने गए हैं और उन्हें देय प्रभार सही हैं और बाजार दरों के संबंध में उपयुक्त हैं। सहयोगी सत्त्वों के मामले में, यदि कोई हो, इसे प्रमाणित किया जाए कि नजदीकी संबंध बनाकर रखा गया है।	(टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2006 द्वारा कार्य आदेश, संलग्नकों सहित, की प्रतिलिपियां भेजी हैं।) हम एतद्वारा पुष्टि करते हैं कि आपूर्तिकर्ताओं का चुनाव प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से किया गया है और उन्हें देय प्रभार सही हैं और बाजार परिस्थितियों पर विचार करते हुए उपयुक्त हैं।
(ii)	वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए नौभरण सेवाएं प्रदान करने की लागत जून, 2004 तक वैध संविदा के आधार पर अनुमानित की गई है।	संविदा की अभी समीक्षा की जानी है। आपूर्तिकर्ता असामान्य वृद्धि के लिए कह रहा है जिसपर बातचीत चल रही है। तथापि, आपूर्तिकर्ता द्वारा मांगी गई वृद्धि पर विचार करते हुए हमने हमारे वर्तमान वर्ष (2005-06) के लागत अनुमानों को हमारे पूर्ववर्ती प्रक्षेपण रु० 22.33 प्रतिसाद के विपरीत रु० 25 लाख प्रतिमाह कर दिया है। भावी वर्षों के लिए 5.55 प्रतिशत की सामान्य मुद्रास्फीति पर विचार किया गया है। (टीएमआईएलएल ने मार्च, 2006 तक वैध नौभरण सेवाएं प्रदान करने की करार की प्रतिलिपि अपने पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2006 द्वारा भेजी है। करार प्रतिलिपि में बर्थ सं. 12 में सभी प्रकार के कार्गो के लिए 7 लाख मी.ट. तक रु० 35 मी.ट. और आगे के नौभरण के लिए 7 लाख मी.ट. से अधिक के लिए रु० 33 मी.ट. की दर दर्शाई गई है। टीएमआईएलएल ने अप्रैल, 2006 से मार्च, 2009 की करार अवधि के लिए संविदा की प्रतिलिपि भी भेजी है जोकि 10 लाख मी.ट. तक रु० 38 प्रति मी.ट. की दर दर्शाता है। रु० 38 प्रति मी.ट. की यह दर 31 मार्च, 2007 तक वैध है।
(iii)	हालांकि वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक लौह और इस्पात (20 मी.ट. से कम) के यातायात में अधोमुखी झुकाव अनुमानित किया गया है, परंतु वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए स्लिंग्स और गियर्स की अनुमानित लागत में लगभग 8 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक ऊर्ध्वमुखी झुकाव अनुमानित किया गया है। इसके अलावा, व्यय प्रक्षेपण संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1. के अनुसार होने चाहिए।	वर्तमान वित्तीय वर्ष (2005-06) की प्रथम छमाही के लिए स्लिंग्स और गियर्स पर वास्तविक व्यय रु० 18 लाख रहा है। वर्तमान वर्ष के लिए प्रक्षेपण इस आधार पर संशोधित कर रु० 25 लाख किए जा रहे हैं। यह मुख्यतः बर्थ सं. 12 में इस्पात आयातों में बढ़ोतरी के कारण है जैसाकि उपर्युक्त बिंदु 2 और 3 में पहले स्पष्ट किया गया है। तथापि, भावी वर्षों के लिए, हमने इस शीर्ष के अधीन व्यय हमारे मूल प्रक्षेपणों के अनुसार रखा है।

(iv)	<p>(क). तीसरे पक्षों के माध्यम से भीतरी पत्तन परिवहन की लागत के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई परिगणनाओं में कंटेनरों के भीतरी पत्तन परिवहन की लागत शामिल है। कंटेनरों के भीतरी पत्तन परिवहन की लागत का परिकलन सही प्रतीत नहीं होता है। कृपया लागत विवरण में दर्शाए गए भीतरी पत्तन परिवहन की लागत के अनुमान उपयुक्ततः संशोधित करें।</p> <p>(ख). कृपया वर्ष 2004-05 (वास्तविक आंकड़े) और 2005-06 से 2008-09 (अनुमानित आंकड़े) के लिए टीएमआईएलएल के अपने ट्रेलरों द्वारा भीतरी पत्तन परिवहन की अनुमानित लागत के लिए परिगणना भेजें।</p>	<p>कंटेनर के लिए भीतरी पत्तन परिवहन का परिकलन नीचे दर्शाया गया है:</p> <ul style="list-style-type: none">परिवहन किए जाने वाले कंटेनरों की सं. = कंटेनर यातायात (500 टीईयू) का 25 प्रतिशत = 125 टीईयूवर्ष 2006-07 के दौरान परिवहन की दर = ₹0 900/- प्रति टीईयू की वर्तमान दर का 105.55 प्रतिशत = ₹0 950 प्रति टीईयूकुल परिवहन लागत = 125x950 = ₹0 118750/- <p>हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के भीतर ब्रेक-बल्क मद के परिवहन के लिए वर्तमान बाजार दर वर्ष 2004-05 को ₹0 34 प्रति मी.ट. है अर्थात् मार्च, 2005 तक वैध (बढ़े हुए डीजल मूल्य के आलोक में वर्ष 2005-06 में संशोधित किए जाने वाले) जोकि बहुत प्रतिस्पर्धी हैं। हमने इसी लागत को हमारे प्रक्षेपणों में लिया है। हमारे अपने ट्रेलरों के प्रचालन के लिए प्रति टन अनुमानित लागत हमने नीचे दी है:</p> <table><tr><th>ट्रेलरों की कुल संख्या</th><th>6 सं.</th></tr><tr><td></td><td>रुपये</td></tr><tr><td>पूंजी लागत</td><td>9,600,000</td></tr><tr><td>मूल्यहास</td><td>640,000</td></tr><tr><td>प्रचालन के लिए श्रमिक लागत</td><td>1,225,000</td></tr><tr><td>7 ड्राइवर + 7 हैलपर</td><td></td></tr><tr><td>अनुरक्षण (पुर्ज + श्रमिक)</td><td>1,000,000</td></tr><tr><td>ईंधन लागत</td><td>792,000</td></tr><tr><td>बीमा दर 1%</td><td>96,000</td></tr><tr><td>दरें और वास्तविकताओं पर कर</td><td>272,910</td></tr><tr><td>कुल प्रत्यक्ष लागत</td><td>4,025,910</td></tr><tr><td>कुल मात्रा परिवहन (प्रतिवर्ष)</td><td>119,000</td></tr><tr><td>स्वयं के ट्रेलर के साथ परिवहन की लागत</td><td>₹0 34 प्रति मी.ट.</td></tr></table>	ट्रेलरों की कुल संख्या	6 सं.		रुपये	पूंजी लागत	9,600,000	मूल्यहास	640,000	प्रचालन के लिए श्रमिक लागत	1,225,000	7 ड्राइवर + 7 हैलपर		अनुरक्षण (पुर्ज + श्रमिक)	1,000,000	ईंधन लागत	792,000	बीमा दर 1%	96,000	दरें और वास्तविकताओं पर कर	272,910	कुल प्रत्यक्ष लागत	4,025,910	कुल मात्रा परिवहन (प्रतिवर्ष)	119,000	स्वयं के ट्रेलर के साथ परिवहन की लागत	₹0 34 प्रति मी.ट.
ट्रेलरों की कुल संख्या	6 सं.																											
	रुपये																											
पूंजी लागत	9,600,000																											
मूल्यहास	640,000																											
प्रचालन के लिए श्रमिक लागत	1,225,000																											
7 ड्राइवर + 7 हैलपर																												
अनुरक्षण (पुर्ज + श्रमिक)	1,000,000																											
ईंधन लागत	792,000																											
बीमा दर 1%	96,000																											
दरें और वास्तविकताओं पर कर	272,910																											
कुल प्रत्यक्ष लागत	4,025,910																											
कुल मात्रा परिवहन (प्रतिवर्ष)	119,000																											
स्वयं के ट्रेलर के साथ परिवहन की लागत	₹0 34 प्रति मी.ट.																											
(v)	<p>कंटेनर लदाई प्रचालन भी आउटसोर्स किया बताया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए कंटेनर लदाई व्यय का अनुमान नहीं लगाने के कारण भेजें। कृपया टीएमआईएलएल द्वारा स्वतः ही किए गए कंटेनर लदान की अनुमानित लागत के लिए परिगणनाएं भेजें।</p>	<p>हमारे मूल निवेदन में वर्ष 2008-09 के दौरान कंटेनर लदान व्यय पर विचार नहीं करना एक लिपिकीय त्रुटि रही है। इसे हमारे संशोधित वित्तीय विवरणों में सही किया गया है।</p>																										
(vi)	<p>वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए चूना पत्थर प्रहस्तन के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वैध ठहराएं, जब से टीएमआईएलएल ने इस गतिविधि को आउटसोर्स किया है। किराये पर लिए गए उपस्करों की सूची भेजें।</p>	<p>बल्क कार्गो पोतों के लिए तटीय प्रहस्तन जरूरतों को पूरा करने के लिए हमारा अपना उपस्कर बेड़ा केवल काफी ही है। ऑन-बोर्ड अपेक्षाओं के लिए, हम उपस्कर बाहर से किराए पर लेते हैं। एक बल्क कार्गो पोत के प्रहस्तन के लिए औसतन 15 उपस्कर पारियों की आवश्यकता होती है। औसत दर ₹0 8000 प्रति उपस्कर पारी है। (एचएम 202, कैटरपिलर 966 ई और एचएम 2071 अथवा इसके समकक्ष का मिश्रण)।</p>																										
(vii)	<p>(क). टीएमआईएलएल ने उपस्करों के अनुरक्षण लागत का अनुमानन संस्थापित अथवा संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न उपस्करों के लिए प्रति उपस्कर प्रतिवर्ष की औसत लागत के आधार पर किया है। प्रति उपस्कर औसत वार्षिक अनुरक्षण लागत पर पहुंचने का आधार विभिन्न उपस्करों के लिए परिगणनाओं के साथ बताएं।</p>	<p>हारबर मोबाइल क्रेन और लिबेयर लोडर्स जैसे आयातित उपस्करों के लिए, क्योंकि उपस्कर बहुत नए हैं और हमें कोई पूर्व अनुभव नहीं है, इसलिए कोई परिगणना उपलब्ध करवाना हमारे लिए मुश्किल है। ऐसे उपस्करों के कुल पुर्जे बहुत महंगे हैं। हमने तदनुसार वृहत् अनुमान आधार पर औसत अनुरक्षण लागत पर विचार किया है। हमने हमारी मूल कम्पनी से भी पुराने उपस्कर शून्य मूल्य पर प्राप्त किए हैं।</p> <p>इसके अलावा वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान, हमने हमारे बैंक-अप क्षेत्र की मुख्य सिविल मरम्मतें ₹0 36 लाख के अनुमान पर करवाई हैं जोकि अगले 3 वर्षों के लिए आवर्त नहीं होंगी। यदि हम ₹0 36 लाख के एक बार के व्यय को अलग रखते हैं और पुराने उपस्करों के कल्पित पूंजी मूल्य ₹0 1.50 करोड़ को शामिल करते हैं तो अनुरक्षण लागत पूंजी लागत की प्रतिशत लागत वर्तमान वर्ष (2005-06) के लिए 4 प्रतिशत होती है। यह उपयुक्त मानी गई है।</p>																										

	<p>(ख). उपस्कर की अनुरक्षण लागत में वर्ष 2005-06 के दौरान ₹ 36 लाख की लागत से बैकअप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण भी शामिल है। बैकअप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण के कारण होने वाले लाभ एक वर्ष तक सीमित नहीं किए जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में, बैकअप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण की संपूर्ण लागत एक वर्ष (2005-06) में डालने के कारण तर्कसंगत ठहराएं। टीएमआईएलएल को बैकअप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण की लागत उपयुक्त अवधि के लिए बांटने पर विचार करना चाहिए। बैकअप भूखंड के समतलीकरण और पुनःभूतलीकरण संबंधी कार्य की वर्तमान अवस्था दर्शाएं।</p>	<p>बर्थ सं. 12 के बैकअप क्षेत्र का नियमित रखरखाव अपेक्षित है जिसके लिए हमें प्रतिवर्ष ₹ 5 लाख खर्च करने होंगे। उस प्रकार के प्रचालन के लिए जिसमें टीएमआईएलएल को प्रचालन के प्रत्येक 3 वर्षों के पश्चात रिवैम्प करने के लिए मंडारण क्षेत्र की आवश्यकता है जहां कई भारी इस्पात सामग्रियां और उपस्कर रखे जाते हैं। इसलिए, बर्थ सं. 12 के पुनःभूतलीकरण की लागत, यदि अपेक्षित हो, नियमित अनुरक्षण मानी जा सकती है। हमने इसे वर्तमान वर्ष (2005-06) के लिए नियमित अनुरक्षण लागत के हिस्से के रूप में माना है। चूंकि प्रशुल्क वर्ष 2006-07 से 2008-09 के प्रक्षेपण के आधार पर निर्णीत किया जाएगा, इसलिए व्ययों को इन 3 वर्षों में बांटे जाने पर विचार करने में हमें कोई आपत्ति नहीं है।</p>
	<p>(ग). उपस्करों की अनुमानित अनुरक्षण लागत में 2 लेबियर लोडर के लिए पुर्जों की लागत शामिल है। कृपया वर्ष 2004-05 के लिए अनुमानित पुर्जों की लागत में लगभग 955 प्रतिशत की वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>लेबियर लोडर्स आयातित लोडर्स हैं जोकि जनवरी, 2004 के दौरान संस्थापित किए गए थे। चूंकि लोडर्स एक वर्ष के लिए वारंटी अधीन थे, इसलिए हमें प्रचालन के प्रथम वर्ष अर्थात् 2004-05 के दौरान इनपर मुख्य अनुरक्षण लागत खर्च नहीं की गई थी। वर्ष 2005-06 से आगे अनुरक्षण हमारे द्वारा वहन किया जाएगा और इसलिए प्रक्षेपण में लेबियर लोडर्स की सामान्य अनुरक्षण लागत शामिल है।</p>
	<p>(घ). वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए फोर्क लिफ्ट (3 मी.ट.) के मामले में पुर्जों की लागत में लगभग 18 प्रतिशत वृद्धि है।</p>	<p>प्रारंभिक वर्षों के लिए उपस्कर के अनुरक्षण की लागत औसत वार्षिक अनुरक्षण लागत का सही संकेतक नहीं है क्योंकि उपस्कर नए थे और प्रारंभिक वर्षों में अनुरक्षण की लागत कम होती है। नियमित वार्षिक अनुरक्षण लागत जीवनकाल कारक (पुराने फोर्क लिफ्टों को असामान्यतः अधिक अनुरक्षण की आवश्यकता होती है), पुर्जों, टायरों, ट्यूबों आदि की लागत पर विचार करते हुए अनुमानित की गई है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए प्रक्षेपित अनुरक्षण लागत वर्ष 2004-05 से तुलनीय नहीं है। जैसाकि उपर्युक्त (vii) (क) में पहले ही स्पष्ट किया गया है, समग्र आधार पर अनुरक्षण की औसत लागत उपस्करों की मूल लागतों के 4 प्रतिशत पर परिगणित की गई है जोकि उपयुक्त मानी जा सकती है।</p>
	<p>(ङ). वर्ष 2004-05 के लिए अनुमानित लागत की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए फोर्कलिफ्ट (2.5 मी.ट.) के पुर्जों की लागत में लगभग 217 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं। इसी प्रकार, फोर्क लिफ्ट (16 मी.ट.) के मामले में वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए किए गए अनुमानन में लगभग 217 प्रतिशत की वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं।</p>	
	<p>(च). फोर्क लिफ्ट (12 मी.ट.) के मामले में वर्ष 2004-05 की तुलना में अनुमानित अनुरक्षण लागत में 1061 प्रतिशत की वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं।</p>	
	<p>(छ). टीएमआईएलएल ने कालकर-फोर्क लिफ्ट के मामले में अनुरक्षण के औसत वार्षिक लागत लगभग ₹ 98,000/- अनुमानित की है। वर्ष 2004-05 के लिए अनुरक्षण लागत 153 प्रतिशत पर अनुमानित करने का कारण तर्कसंगत ठहराएं। यह उल्लेखनीय है कि अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित अनुरक्षण लागत अनुमानित औसत लागत से तुलनीय है।</p>	
(viii)	<p>(फ). अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2005 अवधि के लिए कार्गो और प्रति टन प्रहस्तन के लिए डीजल और ल्यूबरिकेंट्स की लागत भेजें।</p>	<p>प्रति मीट्रिक टन आधार पर डीजल की लागत वर्तमान वित्तीय वर्ष की प्रथम छमाही के लिए ₹ 16/- प्रति मी.ट. पर परिगणित किया गया है। जैसाकि वर्तमान वित्तीय वर्ष के लिए ऊपर स्पष्ट किया गया है, तटीय उपस्कर संपूर्ण कार्गो थुपट के लिए प्रयुक्त नहीं किए गए थे। (हुक प्वाइंट सुपुर्दगियों और किराये पर लिए गए उपस्कर द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए प्रयुक्त नहीं किए गए थे)। इसीलिए, कुल ईंधन लागत को संपूर्ण बर्थ थुपट द्वारा बांटना सही प्रति टन ईंधन लागत का संकेत नहीं देगा। इसे तर्कसंगत ठहराने के लिए, वर्ष 2004-05 के लिए, हमारी ईंधन लागत प्रति मीट्रिक टन ₹ 16.20 होती है जोकि, ईंधन कीमतों में 26.65 प्रतिशत के वास्तविक उतार-चढ़ाव को लेखा में लेने के पश्चात, वर्ष 2005-06 के लिए ₹ 20.53 प्रति मी.ट. होता है। अतः वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक ईंधन लागत प्रति मीट्रिक टन वर्ष 2005-06 के लिए बेहतर संकेतक होगा।</p> <p>मोबाइल हारबर क्रेन वर्ष 2004 के मध्य के दौरान प्रचालन में आई थी। वर्ष 2004-05 के लिए ईंधन की लागत में मोबाइल हारबर क्रेन का तत्त्व केवल वर्ष के एक हिस्से के लिए है। वर्ष 2005-06 के दौरान और बाद के वर्षों के लिए हमने क्रेन का प्रचालन संपूर्ण वर्ष के लिए सुविचारित किया है। अतः इन वर्षों के लिए कुल ईंधन लागत उच्चतर होने के लिए बाध्य है।</p>

	(ख). पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतों में वृद्धि के कारण वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित लागत पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए लगभग 10 प्रतिशत पर डीजल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानन में परिकल्पित वृद्धि के लिए औचित्य दें।	नवम्बर, 2004 के दौरान डीजल की कीमत रु० 24.05 प्रति लीटर थी जबकि नवम्बर, 2005 के दौरान यह रु० 30.46 प्रति लीटर अर्थात् 26.65 प्रतिशत अधिक थी। 3 वर्षों की अवधि में वास्तविक वृद्धि 80 प्रतिशत थी (रु० 32 प्रति लीटर की वर्तमान दर के विपरीत जून, 2002 में रु० 18 प्रति लीटर)। इसके बावजूद, हमने केवल 13 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया है।																												
	(ग). विभिन्न उपस्करों के लिए अनुमानित प्रचालन घंटों का आधार, परिगणनाओं सहित।	उपस्कर का कुल चालन समय हमारे पूर्व और व्यावहारिक अनुभव पर आधारित है। यदि हम एक वर्ष में 240 दिनों की बर्थ अधिग्रहणता पर विचार करते हैं तो उपस्कर का औसत चालन 10-12 घंटे प्रतिदिन होता है जोकि उचित है। इससे आगे उपस्कर चालन समय का यह अर्थ नहीं है कि संपूर्ण समय के लिए यह वास्तविक कार्गो प्रहस्तन प्रचालन में प्रयुक्त किया जाता है बल्कि इसमें कुछ निष्क्रिय समय और यात्रा समय भी शामिल होगा जब इंजन चालू होता है।																												
	(घ). विभिन्न उपस्करों के लिए ईंधन उपभोग के अनुमानन के लिए सुविचारित आधार।	ईंधन उपभोग मानक हमारे पूर्व अभिलेखों/अनुभव/उपस्कर के इतिहास और उत्पादक द्वारा दी गई विशिष्टताओं पर आधारित हैं।																												
	(ड). हारबर मोबाइल क्रेन के मामले में तेल और ल्यूबरिकेंट लागत में वर्ष 2004-05 के प्रासंगिक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए 250 प्रतिशत तक की वृद्धि दर्शाई गई है।	हारबर मोबाइल क्रेन जून, 2004 के दौरान संस्थापित की गई थी। इसने सामान्य प्रचालन वर्ष 2004-05 के मध्य से प्रारंभ किया था। हालांकि वर्ष 2004-05 के लिए 12 माह के प्रचालन पर विचार किया गया है।																												
	(च). टीएमआईएलएल ने तेल और ल्यूबरिकेंट लागत का अनुमान लगाने के लिए रु० 10,000 प्रति माह प्रति ट्रेलर की समेकित दर लागू की है। अनुमानन के लिए रु० 10,000/- की राशि पर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करें।	यह ट्रेलर द्वारा तेल और ल्यूबरिकेंट्स के औसत उपभोग, इसकी खरीद के समय से हमें हुए अनुभव, पर आधारित है।																												
(ix)	एक वर्ष में 4000 चालन घंटों और ईओटी के प्रचालन के लिए 45 केडब्ल्यू/घंटा की बिजली उपभोग दर का अनुमान लगाने के लिए आधार बताएं। परिगणना में परिकल्पित ईओटी क्रेन के प्रचालन के लिए बजली की प्रति इकाई लागत भेजें और अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2005 अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अगले 3 वर्षों के लिए प्रक्षेपण तर्कसंगत ठहराएं।	ईओटी क्रेन भांडागार में संस्थापित की गई है जोकि हमारे प्रमुख उपयोक्ता को वार्षिक आधार पर दी गई है। 4000 घंटे प्रतिवर्ष के चालन घंटे 12 घंटे प्रतिदिन होते हैं जोकि उचित माना जा सकता है। ईओटी क्रेन की बिजली उपभोग दर 45 केडब्ल्यू प्रति घंटा है। रु० 5.84 प्रति केडब्ल्यू प्रति घंटे की दर से वास्तविक व्यय रु० 10 लाख होता है जबकि हमने केवल रु० 5 लाख प्रति वर्ष की लागत प्रक्षेपित की है।																												
(x)	(क). विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित संविदा श्रमिक लागत की परिगणना श्रमिकों की संख्या, मजदूरी की दर आदि जैसे ब्योरे के साथ भेजें। पुष्टि करें कि संविदा श्रमिक लागत उपस्कर अनुरक्षण लागत में शामिल नहीं की गई है क्योंकि टीएमआईएलएल ने बताया है कि सभी उपस्करों का रखरखाव संविदा पर लिए गए श्रमिक सहित आपके अपने स्टाफ द्वारा किया जाता है। (ख). वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 में संविदा श्रमिक लागत में अत्यधिक वृद्धि तर्कसंगत ठहराएं।	यह पुष्टि की जाती है कि सुविचारित अनुरक्षण लागत में संविदा श्रमिक लागत शामिल नहीं की गई है। संविदा श्रमिक लागत का परिकलन निम्नवत् है: <table><tr><th></th><th>व्यक्तियों की संख्या</th><th>सीटीसी (रुपये) पी.ए.</th><th>कुल लागत पी.ए.</th></tr><tr><td>ट्रेलर ड्राइवर</td><td>7</td><td>100,000.00</td><td>700,000.00</td></tr><tr><td>ट्रेलर हैलपर</td><td>7</td><td>75,000.00</td><td>525,000.00</td></tr><tr><td>14 श्रमिकों के लिए 60000/- की दर से अनकिल्ड अनुरक्षण</td><td></td><td></td><td>720,000.00</td></tr><tr><td>उपस्करों के लिए प्रचालक</td><td>25</td><td>125,000.00</td><td>3,125,000.00</td></tr><tr><td>पाइलट अनुरक्षण (आईएनसी. एचएमसी)</td><td>16</td><td>50,000.00</td><td>900,000.00</td></tr><tr><td>कुल</td><td>57</td><td></td><td>5,970,000.00</td></tr></table> यह वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के दौरान उपस्कर बेड़े में वृद्धि के कारण है।		व्यक्तियों की संख्या	सीटीसी (रुपये) पी.ए.	कुल लागत पी.ए.	ट्रेलर ड्राइवर	7	100,000.00	700,000.00	ट्रेलर हैलपर	7	75,000.00	525,000.00	14 श्रमिकों के लिए 60000/- की दर से अनकिल्ड अनुरक्षण			720,000.00	उपस्करों के लिए प्रचालक	25	125,000.00	3,125,000.00	पाइलट अनुरक्षण (आईएनसी. एचएमसी)	16	50,000.00	900,000.00	कुल	57		5,970,000.00
	व्यक्तियों की संख्या	सीटीसी (रुपये) पी.ए.	कुल लागत पी.ए.																											
ट्रेलर ड्राइवर	7	100,000.00	700,000.00																											
ट्रेलर हैलपर	7	75,000.00	525,000.00																											
14 श्रमिकों के लिए 60000/- की दर से अनकिल्ड अनुरक्षण			720,000.00																											
उपस्करों के लिए प्रचालक	25	125,000.00	3,125,000.00																											
पाइलट अनुरक्षण (आईएनसी. एचएमसी)	16	50,000.00	900,000.00																											
कुल	57		5,970,000.00																											
(xi)	(क). कार्गो सर्वेक्षण लागत के लिए लागू दरें दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वैध ठहराएं क्योंकि टीएमआईएलएल ने इस कार्य को आउटसोर्स किया है। (ख). कार्गो सर्वेक्षण लागत के अनुमानन में टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई परिगणनाओं में त्रुटियां दिखाई देती हैं। परिगणनाएं संशोधित करें और भेजें।	टीएमआईएलएल ने आदेश की एक प्रतिलिपि भेजी है जिसमें कार्गो के प्रकार के आधार पर सर्वेक्षण लागत सीमा रु० 1/- प्रति मी.ट. से रु० 16/- प्रति मी.ट. है। सर्वेक्षण संविदा पीएमटी आधार पर है और इसे वर्ष के दौरान प्रहस्तित तत्संबंधी टनभार के साथ गुणा किया जाए। हमने परिकलन की जाँच की है और यह सही पाया गया है।																												

(xii)	(क). निम्नलिखित परिसंपत्तियों के मामले में बीमा पालिसी की प्रतिलिपि भेजे: (i). अचल जेट्टी (ii). हारबर मोबाइल क्रेन (iii). उपस्कर	टीएमआईएलएल ने अपेक्षित ब्योरे भेजे हैं। परिसंपत्तियों के मामले में प्रीमियम निम्नवत् हैं: (i). अचल जेट्टी — 28.11 लाख (ii). हारबर मोबाइल क्रेन — 24.60 लाख (iii). उपस्कर — 5.45 लाख
	(ख). बीमा लागत के अनुमानन के प्रयोजन के लिए सुविचारित नौभरण तत्व का मूल्य दर्शाएं।	हमने सामान के नुकसान के लिए ₹ 12 करोड़ (एओवाई) की नौभरण देयता के लिए और ₹ 4 करोड़ (एओवाई) परिणामी नुकसानों के लिए हमारा बीमा करवाया है।
(xiii)	टीएमआईएलएल ने केओपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व भाग का अनुमान केओपीटी के लिए लागू दरमान के आधार पर लगाया है। यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क परिकलन में लागत की मद के रूप में रॉयल्टी/राजस्व भाग की स्वीकार्यता संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1. के अनुसार होगी। रॉयल्टी/राजस्व भाग का अनुमान रॉयल्टी/राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लेखा में नहीं लिए जाने के कारण टीएमआईएलएल को संभावित नुकसान के आधार पर बर्तते अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम राशि पर, लगाया जा सकता है।	यदि प्रशुल्क रायल्टी/राजस्व भाग स्वीकार्य व्यय के रूप में विचार किए बिना निर्धारित किया जाता है और परिणामस्वरूप हमारे द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क से कम प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है तो परिणामी आय लागतों और 15 प्रतिशत आरओसीई को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं होगी। चूंकि रायल्टी/राजस्व भाग, किसी मामले में, अदा करना होगा, इसलिए टीएमआईएलएल को पत्तन प्राधिकारियों को वास्तव में देय रायल्टी की राशि की सीमा तक नुकसान उठाना पड़ेगा। टीएमआईएलएल को रियायत प्रतिस्पर्धी बोली आधार पर प्रदान की गई थी जिसमें अगले निम्नतम बोलीदाता ने 9.611 प्रतिशत राजस्व भाग उद्धरित किया था।
(xiv)	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.7.1 निजी टर्मिनलों के मामले में परिसंपत्तियों के मूल्यहास के परिकलन में अपनाई जाने वाली विशिष्ट पद्धति विनिर्दिष्ट करता है। यह प्रतीत होता है कि टीएमआईएलएल द्वारा अपनाए गए परिसंपत्तियों के लिए जीवन मानक कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित उन जीवन मानकों से भिन्न है। परिसंपत्तियों की अनुमानित मूल्यहास लागत संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार उपयुक्ततः संशोधित करें।	नियमित लेखा बही में हमने 4.5 प्रतिशत की दर से एसएलएम आधार पर सभी उपस्करों के लिए मूल्यहास पर विचार किया है जोकि एकल पारी उपयोग आधार पर भारी अर्थ-मूविंग उपस्करों पर लागू है। कम्पनी अधिनियम की अनुसूची में सामान्यतः पत्तन प्रहस्तन उपस्करों के लिए मूल्यहास दरें नहीं दी गई हैं क्योंकि कुछ समय पहले तक पत्तन प्रचालनों के व्यवसाय में कोई निजी कम्पनियां संलग्न नहीं थीं। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन प्रहस्तन उपस्करों का आर्थिक जीवन 14-15 वर्ष होता है। अतः हमारे आवेदन में हमने इस आधार पर मूल्यहास लिया है। यदि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के वर्तमान सामान्य उपबंधों के आधार पर प्रशुल्क प्रयोजन के लिए भी परिकलित किया जाता है, उपस्करों का प्रथम सैट बदलने के पश्चात, बदले गए उपस्कर का दूसरा सैट लाइसेंस करार की 8-9 वर्ष की अवशिष्ट अवधि पर मूल्यहास करना होगा और उसपर आधारित प्रशुल्क उन वर्षों के लिए बहुत ज्यादा होगा। इसीलिए, प्रशुल्क निर्धारण के लिए 14-15 वर्ष के आर्थिक जीवन पर विचार करना पर्याप्त होगा। अन्यथा आवेदक को बहुत भारी नुकसान होगा यदि उपस्कर को उससे पहले बदलना पड़ता है और मूल्यहास उपबंध में कमी पर विचार नहीं किया गया है।
(xv)	ऑन-बोर्ड नौभरण और तट प्रहस्तन गतिविधियों के बीच उपस्करों की अनुसंधान लागत, डीजल/ल्यूबरिकेंट्स की लागत, सविदा श्रमिक की लागत, कार्गो सर्वेक्षण लागत, बीमा लागत और राजस्व भाग/रॉयल्टी के विभाजन का आधार स्पष्ट करें।	लागतों को दो उप-गतिविधियों के बीच एकदम सही प्रकार से बांटना मुश्किल है। हमने लागत/परिसंपत्तियों की मदों की पहचान करने की कोशिश की थी, जिसे गतिविधियों पर प्रत्यक्षतः आरोपित किया जा सकता है और तदनुसार इसे बांटा जा सकता है। जहां लागत/परिसंपत्तियों की मदें दोनों उप-गतिविधियों के लिए उपयोग की जाती हैं वहां हमने इसे कुछ कल्पित आधार पर बांटने का प्रयास किया है।
(xvi)	लागत विवरण में सुविचारित उपरिव्ययों के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें: (क). टीएमआईएलएल की एचडीसी में बर्थ सं. 12 के प्रचालनों से इतर गतिविधियां हैं। इससे प्रतीत होता है कि "प्रबंधन और अन्य व्यय" और "एसएपी व्यय" टीएमआईएलएल के प्रासंगिक व्ययों से बर्थ सं. 12 को समग्र रूप में आबंटित किए गए हैं। कृपया सभी विचाराधीन वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 पर "प्रबंधन और अन्य व्यय" और "एसएपी व्यय" के आबंटन के लिए विस्तृत परिगणनाएं भेजें।	बर्थ सं. 12 पर प्रत्यक्षतः आरोप्य सभी व्यय पूर्ण रूप से लिए गए हैं जबकि संयुक्त व्यय, मुख्य कार्यालय व्यय और एसएपी व्यय आवर्त आधार पर आबंटित किए गए हैं।

	(ख). सामान्य उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों - प्रत्येक मद के अधीन अनुमानित व्यय दर्शाते हुए प्रत्यक्ष व्यय और आबंटित प्रबंधन तथा अन्य व्यय की सूची।	ऑन-बोर्ड और तट प्रहस्तन उप-गतिविधियों के बीच आबंटन प्रचालन लागत के आधार पर किए गए हैं।
	(ग). सामान्य उपरिव्ययों के आबंटन का आधार - "ऑन-बोर्ड नौभरण" और "तट प्रहस्तन" पर प्रत्यक्ष व्यय।	
	(घ). इसी प्रकार, "ऑन-बोर्ड नौभरण" और "तट प्रहस्तन" पर प्रबंधन तथा अन्य व्यय और एसएपी व्यय के आबंटन का आधार।	
(xvii)	वित्तीय और विविध आय रूप में सुविचारित 6 प्रतिशत पर प्राप्ति-योग्य टर्मिनल मूल्य पर देने का आधार बताएं।	यह बैंक जमा राशियों पर प्रचलित ब्याज दरों के आधार पर है।
6.	नियोजित पूंजी	
	(क). संदर्भित प्रस्ताव दर्शाता है कि टीएमआईएलएल टर्मिनल सं. 12 का प्रचालन करता है जिसमें ये गतिविधियां शामिल हैं अर्थात् ऑन-बोर्ड नौभरण, कार्गो प्रहस्तन और सुपुर्दगी, भंडारण सुविधाएं और अन्य विविध सेवाएं। तथापि, टीएमआईएलएल द्वारा बजे गए लागत विवरण में सेवा की अलग-अलग मदों के संदर्भ में परिसंपत्तियों की पहचान नहीं की गई है। टीएमआईएलएल सुविधाओं में तैनात परिसंपत्तियों के गतिविधि-वार व्योरे भेजे।	बर्थ सं. 12 में तैनात किए गए सभी उपस्कर ऑन-बोर्ड और तट प्रहस्तन दोनों प्रचालनों के लिए अपेक्षित हैं। हमने अलग-अलग परिसंपत्तियों को ऐसे प्रचालनों के लिए उनके अनुमानित उपयोग के आधार पर दोनों उप-गतिविधियों में बांटा गया है अर्थात् हारबर मोबाइल क्रेन ऑन-बोर्ड गतिविधि के लिए 90 प्रतिशत और शेष 10 प्रतिशत तट प्रहस्तन गतिविधि के लिए सुविचारित किया गया है।
	(ख). लाइसेंस करार, साथ ही साथ, में विनिर्दिष्ट किया गया है कि 1500 वर्ग मी. का भांडागार न्यूनतम अवसंरचना के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा विकसित किया जाएगा। टीएमआईएलएल ने भी प्रारंभ में भांडागार के लिए ₹ 2.94 करोड़ का व्यय अनुमानित किया था। तथापि, इसने बाद में वर्ष 2006-07 के दौरान भांडागार के लिए ₹ 500 लाख के निवेश की परिकल्पना की है। वर्ष 2006-07 के दौरान ₹ 500 लाख के प्रस्तावित निवेश का यातायात वृद्धि के आलोक में औचित्य सिद्ध करें।	निविदा जमा करने के समय, हमारे प्रमुख उपयोक्ता का कार्गो प्रक्षेपण अधिकांशतः एचआर इस्पात उत्पाद (और सी. आर. इस्पात उत्पाद कम) थे जोकि बाजार परिसंपत्तियों में परिवर्तन के कारण, सीआर इस्पात उत्पादों का अनुपात बढ़ा है जिसे ढके हुए क्षेत्र में भंडार किया जाता है। इसीलिए, टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट की अपेक्षा 3000 वर्ग मी. के बड़े ढके हुए क्षेत्र को लिया है। जहां तक आगे ₹ 500 लाख के निवेश का संबंध है, यह बिंदु उपर्युक्त 4 (ii) ग में संक्षेप में स्पष्ट किया गया है। तथापि, हम एक बार पुनः दोहराते हैं कि ₹ 500 लाख का निवेश केवल बल्क कार्गो मदों के भंडारण के लिए सक्षम अनावृत भूखंड के विकास में किया जाएगा।
	(ग). वर्ष 2004-05 के लागत विवरण से प्रकट होता है कि टीएमआईएलएल ने मोबाइल हारबर क्रेन और अन्य प्रहस्तन उपस्करों को वर्ष 2004-05 के दौरान शामिल किया है। टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि पहले से संस्थापित विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। कृपया पुष्टि करें कि क्या अचल परिसंपत्तियों में ऐसे संवर्धन टर्मिनल की क्षमता को बढ़ाएंगे।	स्वतंत्र इंजीनियर मै. स्टप कंसल्टेंट्स (प्रा.) लि० द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र में उपस्करों के व्योरे दर्शाते हुए, दिनांक 28-3-2004 को कुल ₹ 34.55 करोड़ भेजा गया है।
	(घ). जैसाकि टीएमआईएलएल ने स्वीकार किया है कि लाइसेंस करार में निर्दिष्ट उपस्करों की मात्रा और बर्थ सं. 12 में संस्थापित विभिन्न उपस्करों की संख्या के बीच अंतर है। इस संदर्भ में, इन उपस्करों का क्षमता उपयोग तथा और अधिक उपस्करों को शामिल करने के कारण अर्जित टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि निर्दिष्ट करें।	लाइसेंस करार में निर्दिष्ट उपस्करों की मात्रा और बर्थ सं. 12 में संस्थापित विभिन्न उपस्करों की संख्या में अंतर है क्योंकि निविदा दस्तावेज जमा करने के समय परिकल्पित कार्गो मिश्रण बदल दिया गया (एचआर इस्पात उत्पादों की अपेक्षा अधिक सीआर. इस्पात उत्पाद)। ज्यादातर, सीआर. इस्पात उत्पादों का इकाई भार सीमा 1 मी.ट. से 16 मी.ट. है जिसके लिए विभिन्न क्षमताओं के कार्गो प्रहस्तन उपस्करों में निवेश की जरूरत है। इसीलिए, वार्षिक तैनाती लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट से भिन्न है। इसे स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है और पल्लन द्वारा विधिवत् स्वीकार किया गया है। टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2004-05 तक संस्थापित उपस्करों पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है। बर्थ सं. 12 में, हम 1 मी.ट. से 65 मी.ट. सीमा के कार्गो प्रहस्तन कर रहे हैं, जिससे संकेत मिलता है कि हमारी अधिकांश कार्गो अपेक्षाओं के प्रहस्तन के लिए हमारे पास उपस्कर होने चाहिए।
	(ड). उपस्कर के अनुरक्षण लागत का परिकलन दर्शाता है कि टीएमआईएलएल 9 फोर्कलिफ्ट पहले ही प्राप्त कर चुका है। शेष 2 फोर्कलिफ्ट फरवरी, 2005 में संस्थापित किए जाने प्रस्तावित थीं। कृपया पुष्टि करें कि क्या फरवरी, 2005 में 2 फोर्कलिफ्ट संस्थापित की गई थीं। इसी प्रकार, कृपया पुष्टि करें कि क्या ईओटी क्रेन फरवरी, 2005 में संस्थापित की गई थी।	स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा सलग्न प्रमाणपत्र पुष्टि करता है कि 2 फोर्कलिफ्ट और ईओटी क्रेन पहले ही संस्थापित की जा चुकी हैं। कृपया अनुमान पत्रक में इन मदों के सामने उल्लिखित शब्दावली "संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित" नज़रअंदाज़ करें।

	(घ). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्य पूंजी के परिकलन के समय विविध देनदारियों को 2 माह की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभारों पर सीमित करता है। विविध देनदारियों का प्रचालन आय के एक माह पर अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।	महापत्तनों की तरह नहीं, टीएमआईएलएल आग्रेम रूप में प्रभारों की वसूली नहीं कर रहा है परंतु उपयोक्ताओं को मासिक बिल दे रहा है। आप सराहना करेंगे कि रेलवे टर्मिनल प्रभारों संबंधी संशोधित दिशा-निर्देश विविध देनदारियों के निर्धारण के संदर्भ में है। इन परिस्थितियों में, विविध देनदारियों का निर्धारण संशोधित दिशा-निर्देशों के आधार पर सख्ती से विचार नहीं किया जाए। विविध देनदारियां हमारे द्वारा सुविचारित एक माह की प्रचालन आय के बराबर है कृपया इसे उपयुक्त माना जाए।
	(घ). टीएमआईएलएल ने भंडार वस्तुसूची पुर्जों के उपभोग के 12 माह और वर्ष 2004-05 के ईंधन उपभोग के एक माह के समकक्ष पर परिकलित किया है। इस संबंध में, कृपया पुष्टि करें कि क्या लागत विवरण में उल्लिखित भंडार वस्तुसूची भारी पुर्जों से संबंधित है। यदि ऐसा है तो वर्ष 2004-05 के लिए भारी पुर्जों के लिए वस्तुसूची का परिकलन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9. के अनुसार नहीं है क्योंकि परिकलन में एक माह का ईंधन उपभोग भी शामिल है। यदि वस्तुसूची भारी पुर्जों के लिए है तो कृपया विद्यार्थी सभी वर्षों के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमानों में संशोधन करें।	कुल उपस्कर पुर्जें उपभोग में से, 50 प्रतिशत भारी पुर्जें हैं। प्रक्षेपित वस्तुसूची आंकड़े अब संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित किए गए हैं। हमने सामान्य पुर्जों के उपभोग के 6 माह, भारी पुर्जें उपभोग के 1 माह पर हमारे द्वारा किए गए कुल वस्तुसूची रूप में विचार किया है।
	(ज). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश रोकड़ जमा को एक माह के रोकड़ व्यय पर सीमित करता है। यह प्रतीत होता है कि रोकड़ और बैंक जमा केओपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व भाग और उपरिख्या सहित एक माह की प्रचालन लागत के रूप में परिकलित किया गया है। रोकड़ और बैंक जमा के परिकलन के लिए प्रचालन लागत में रॉयल्टी/राजस्व भाग और उपरिख्या शामिल किए जाने को तर्कसंगत ठहराएं।	केओपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व भाग और उपरिख्या भी रोकड़ और व्ययों की मदें हैं और इसलिए इन्हें कार्य पूंजी निर्धारण के लिए एक माह के रोकड़ व्यय के परिकलन के समय भी शामिल किया गया है। यह उपयुक्त है और कृपया प्रशुल्क निर्धारित करने के समय इसपर विचार किया जाए।
	(झ). टीएमआईएलएल ने कार्य पूंजी के अधीन नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए "वर्तमान परिसंपत्तियाँ" में "अन्य" की अवशिष्ट प्रविष्टि पर विचार किया है। यह प्रतीत होता है कि प्रतिभूति जमा के संदर्भ में "अन्य" भूखंड के आबंटन के लिए केओपीटी को देय है। कृपया पुष्टि करें कि क्या भूखंड के आबंटन के लिए केओपीटी को प्रतिभूति जमा का भुगतान टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार द्वारा शासित है। "अन्य" के अधीन राशि के परिकलन के लिए ब्योरे और परिगणनाएं भेजें। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रतिभूति जमा में 325 प्रतिशत की वृद्धि प्रक्षेपण करने के कारण स्पष्ट करें।	12 माह के प्लॉट किराये के समकक्ष प्रतिभूति जमा भूखंड के आबंटन के लिए केओपीटी दरमान के अनुसार देय है। निविदा दस्तावेज के अनुसार, यह राशि 14,000 वर्ग मी. के बैकअप क्षेत्र के आबंटन के लिए भुगतान की जानी अपेक्षित है। उस वर्ष के दौरान लिए जाने के लिए प्रस्तावित 54,000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड के लिए देय एसडी के मद्देनजर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान राशि में वृद्धि हुई है।
ख.	दरमान:	
1.	कृपया ऑन-बोर्ड प्रभारों और घाटशुल्क, तट प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार के अधीन प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए दरों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत परिगणना भेजें।	दरमान के हर एक मद के समर्थन में विस्तृत लागत विवरण तैयार करना संभव नहीं है। यह रफ एंड रेडी आधार पर दो मुख्य उप-गतिविधियों 'ऑन-बोर्ड नौभरण घाटशुल्क सहित' और 'तट प्रहस्तन' के लिए बृहत् लागत परिगणना करने की कोशिश की गई है और प्रस्तुत किए गए वित्तीय माडल में पृथक विवरण दिए गए हैं।
2.	विभिन्न कार्यों के लिए विलंबशुल्क के निर्धारण का आधार औचित्य के साथ बताएं।	विलंबशुल्क की दरें केओपीटी के दरमान में प्रचलित दरों के अनुसार निर्धारित की गई हैं।
3.	ऑन-बोर्ड नौभरण:	
(i).	एचडीसी से संबंधित एक मामले में टीएमपी द्वारा पहले ही कहा जा चुका है कि ऑन-बोर्ड प्रभार और घाटशुल्क अलग-अलग निर्धारित किए जाने चाहिए। प्रस्तावित दरें तदनुसार संशोधित करें।	ऑनबोर्ड प्रभार (बांधना/खोलना सहित) और घाटशुल्क अब संशोधित मसौदा दरमान में अलग-अलग निर्धारित किए गए हैं। तथापि, इन उप-शीर्षों के अधीन लागतों का आगे पृथक्करण संभव नहीं है और इस अवस्था में व्यावहारिक नहीं है।

(ii).	<p>(क). जलयान बंकर और पाइपलाइन माध्यम से इतर प्रहस्तित अन्य द्रव कार्गो के मामले में ऑनबोर्ड नौभरण की दर प्रस्तावित की गई है, जबकि द्रव कार्गो का यातायात अगले तीन वर्षों में अनुमानित नहीं किया गया है। यह प्रविष्टि अवशिष्ट होने के कारण हटा ली जाए।</p> <p>(ख). नौभरण सेवाएं और जलयान बंकरों के लिए प्रदान की जाने वाली बांधना/खोलना सेवाएं स्पष्ट करें।</p>	<p>बहुत कम समय में बंकरिंग के प्रहस्तन के लिए भविष्य में उत्पन्न होने वाली आवश्यकता, यदि कोई हो, को देखने के लिए जलयान बंकर के लिए उपलब्ध करवाई गई है। शब्द और वाक्यांश "अन्य द्रव कार्गो" प्रस्तावित दरमान से हटा लिए गए हैं।</p> <p>दरमान में यह उल्लेख किया गया है कि ऑन-बोर्ड नौभरण और बांधना/खोलना सेवाओं की दर बांधना/खोलना प्रभार, जहां कहीं अपेक्षित हो, में शामिल की गई है। कृपया यह ध्यान दें कि जलयान की बंकरिंग के मामले में, बांधना और सुरक्षा करना अपेक्षित नहीं है और तदनुसार इस मद के लिए प्रस्तावित प्रभार में कोई बांधना/खोलना तत्व शामिल नहीं किया गया है।</p>
(iii).	<p>इसी प्रकार, 20 टन से अधिक से 35 टन तक के लौह अयस्क और इस्पात से इतर भारी लिफ्ट सामग्रियों/पैकेजों के लिए दर प्रस्तावित की गई है, जबकि यातायात अनुमानित नहीं किया गया है। दर की यह मद भी हटाई जाए।</p>	<p>20 टन से अधिक और 35 टन तक के लौह अयस्क और इस्पात से इतर भारी लिफ्ट सामग्रियों/पैकेजों के लिए दर भविष्य में कम अवधि में ऐसे कार्गो के प्रहस्तन की आकस्मिकता को ध्यान में रखकर प्रस्तावित की गई है।</p>
(iv).	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.2.1. कार्गो के मूल्य की बजाय प्रहस्तित कार्गो के भार अथवा मात्रा में से किसी एक की प्रति इकाई पर दरों का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है।</p>	<p>अवशिष्ट मदों के लिए हमने अब पीएमटी आधार पर निर्धारित दर के रूप में धारशुल्क निर्धारित किया है। तथापि, ऑन-बोर्ड नौभरण के लिए प्रभार यथामूल्य आधार पर निर्धारित किया गया है। यह तर्क होते हुए कि कुछ परियोजना मदें बहुत स्केलनशील हैं परंतु 20 मी.ट. से कम भार इकाई होती है। अभयान से/पर उतराई/लदाई के लिए कुछ कार्गो को विशेष व्यवस्था की आवश्यकता होती है जिसके लिए अतिरिक्त लागत आती है। इसलिए, दर ऐसी अतिरिक्त लागतों को ध्यान में रखते हुए यथामूल्य आधार पर निर्धारित की गई है। तथापि, अगले संशोधन के समय हमने प्राप्त हुए अनुभव के आलोक में मात्रा/भार आधार पर दर निर्धारित करने की योजना बनाई है।</p>
(v).	<p>कार्गो को साइड में उतारने/नौभरण करने के लिए प्रस्तावित दरों का 70 प्रतिशत वसूल करने के प्रस्ताव को ऐसे प्रचालन की लागत के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>चूंकि हम समान पल्लन में प्रचालन कार्य कर रहे हैं, इसलिए उपबंध केओपीटी प्रशुल्क में मौजूद उपबंध के अनुसार है।</p>
(vi).	<p>कार्गो के यानांतरण अथवा ऑन-बोर्ड कार्गो स्थानांतरण के लिए प्रस्तावित दरों के 1.5 गुणा लेवी का निर्धारण लागत व्योरो के साथ तर्कसंगत ठहराएं।</p>	
(vii).	<p>बन्द कार्गो के मामले में रू० 25 प्रति टन प्रति प्रचालन पर प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभार वसूली का प्रस्ताव प्रदान की गई सेवाओं और उसपर आई लागत के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं। "प्रति प्रचालन" विवरण स्पष्ट नहीं है।</p>	<p>ये प्रभार केओपीटी प्रशुल्क में मौजूदा उपबंध के अनुसार निर्धारित किए गए हैं। प्रति प्रचालन शब्द का अर्थ है - कार्गो प्राप्त करना अथवा कार्गो की सुपुर्दगी देना। इसे अब प्रस्तुत किए गए दरमान के खंड 4.4 में स्पष्ट रूप से परिभाषित किया गया है।</p>
(viii).	<p>टीएमआईएलएल द्वारा यथा उल्लिखित ऑन-बोर्ड सेवा में हच के भीतर बांधना, सुरक्षा करना/डनेजिंग/कार्गो खोलना शामिल है। ऐसी स्थिति में, होल्ड्स के भीतर बांधना, सुरक्षा देना, निर्यात कार्गो पर डनेजिंग के लिए रू० 90 प्रति मी.ट. अतिरिक्त प्रभार निर्धारित करने की आवश्यकता लागत औचित्य के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>रू० 90 प्रति मी.ट. का अतिरिक्त प्रभार प्रभावी है यदि बांधना/सुरक्षा देना/डनेजिंग के लिए सामग्रियां टीएमआईएलएल द्वारा निर्यात कार्गो के मामले में प्रदान की जाती हैं। यह गतिविधि आउटसोर्स की जा रही है और वर्ष 2004-05 (मार्च, 2005 तक वैध) के लिए आपूर्तिकर्ता को देय लागत रू० 80 मी.ट. है और संशोधन लंबित है।</p>
(ix).	<p>कंटेनरों के मामले में, लदे हुए और खाली के लिए पृथक दरें निर्धारित की जानी चाहिए।</p>	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.3 के अनुसार, लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए दरें एकसमान होनी चाहिए। इसीलिए, हमने महसूस किया कि पृथक प्रविष्टियां निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है।</p>
4. (i).	<p>तट प्रहस्तन: टीएमआईएलएल ने "सभी अन्य कार्गो" के लिए दर प्रस्तावित की है। "सभी अन्य कार्गो" के अधीन शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो की मदें सूचीबद्ध करें। जब "सभी अन्य कार्गो" के लिए दर प्रस्तावित की गई है, परंतु "सभी अन्य कार्गो" प्रहस्तन से होने वाली आय लागत विवरण में सुविचारित नहीं की गई है।</p>	<p>"सभी अन्य कार्गो" दर में विशेष रूप से उल्लिखित नहीं किए गए कार्गो को कवर करने के लिए अवशिष्ट प्रविष्टि है। यह भविष्य में कम नौभरण अवधि में किसी भी समय कार्गो प्रहस्तन की अपेक्षा की आकस्मिकता को ध्यान में रखते हुए प्रदान की गई है, हालांकि वर्तमान में उसका कोई अनुमान नहीं लगाया जा सकता है।</p>
(ii).	<p>आयात कार्गो और क्रमशः नेपाल/भूटान आयातों के लिए 3 निःशुल्क दिवस और 7 निःशुल्क दिवस देने का आधार बताएं।</p>	<p>तीन निःशुल्क दिवस केओपीटी और कुछ अन्य पल्लनों द्वारा किए गए प्रावधानों के अनुसार स्वीकृत किए गए हैं। नेपाल और भूटान कार्गो के लिए सात निःशुल्क दिवस उनकी भौगोलिक परिस्थिति के मद्देनजर स्वीकृत किए हैं जैसाकि केओपीटी द्वारा किया गया है।</p>

(iii).	केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच हुआ लाइसेंस करार टीएमआईएलएल को कोयला प्रहस्तन की अनुमति नहीं देता है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित दरमान में खंड 6.4 में कोयला (और लौह अयस्क) के बारे में उल्लेख करने के लिए कारण स्पष्ट करें। लाइसेंस करार टीएमआईएलएल को अयस्क का प्रहस्तन करने के लिए भी स्पष्ट रूप से प्राधिकृत नहीं करता है।	इससे सहमत है कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमत कार्गो लाइसेंस करार द्वारा शासित है और तदनुसार कोयला प्रहस्तित किए जाने के लिए विशेष रूप से अनुमति नहीं दी गई है। जबकि खंड 6.4 में उसका अनावश्यक उल्लेख हटाया जा रहा है। (कृपया संलग्न किए गए दरमान के खंड 7.4 का अवलोकन करें)। तथापि, टीएमआईएलएल को लौह-अयस्क का प्रहस्तन करने से लाइसेंस करार के अधीन विशेष रूप से नियोजित नहीं किया गया है और इसे 'शुल्क कार्गो/ब्रेक बल्क/कंटेनरबद्ध कार्गो' शब्दावली द्वारा शामिल माना जा सकता है।
(iv).	प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभार रूप में ₹ 25 प्रति टन की प्रस्तावित वसूली, जब बांधना/खोलना टीएमआईएलएल द्वारा नहीं किया जाता है, लागत औचित्य के साथ बताएं। यह स्पष्ट करें कि क्या ₹ 25 प्रति टन की प्रस्तावित दर प्राप्ति और सुपुर्दगी दोनों प्रचालनों के लिए है। यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने ऑन-बोर्ड सेवाओं के अधीन प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रति प्रचालन के लिए ₹ 25 प्रति मीट्रिक टन की दर प्रस्तावित की है।	प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रभार उस स्थिति में प्रभावी है जब कार्गो बर्थ सं. 12 से न आयात किया जाता है और न ही निर्यात किया जाता है और जिसके लिए हमने दरमान के किन्हीं अन्य उपबंधों के अधीन कोई प्रभार वसूल नहीं किए हैं। तदनुसार, पिछले दरमान का खंड 6.6 हटाया गया है और संशोधित दरमान के खंड 4.4 में और अधिक स्पष्टता लाई गई है।
5. (i). (ii). (iii). (iv). (क). (ख). (ग).	<p>भंडारण:</p> <p>उपयोक्ताओं को हार्ड स्टैंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए ₹ 40.60 प्रति वर्ग मी. प्रति माह का प्रस्तावित पट्टा किराया लाइसेंस करार के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को देय ₹ 21.65 प्रति वर्ग मी. प्रति माह के लाइसेंस शुल्क के आलोक में तर्कसंगत ठहराएं।</p> <p>इसी प्रकार, हार्ड स्टैंड ढके हुए शैडों के अल्पावधि आबंटन के लिए ₹ 64 प्रति वर्ग मी. प्रति माह का प्रस्तावित पट्टा किराया लागत व्ययों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।</p> <p>₹ 26.10 प्रति वर्ग मी. प्रति माह पर अनावृत भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए प्रस्तावित पट्टा किराया वर्ष 2006-07 में ₹ 13.92 प्रति वर्ग मी. प्रति माह पर केओपीटी को भुगतान किए जाने के लिए प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क के आलोक में तर्कसंगत ठहराएं।</p> <p>विभिन्न उपस्करों के लिए प्रस्तावित उपस्कर किराया प्रभारों के संदर्भ में, निम्नलिखित भेजे जाएं:</p> <p>(क). प्रत्येक उपस्कर के लिए विस्तृत लागत पत्रक, जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है, पूंजी लागत, प्रचालन तथा अनुसंधान लागत के आधार पर सामग्री लागत, ईंधन लागत, श्रमिक लागत आदि जैसे विस्तृत ब्रेकअप के साथ तैयार किए जाने की आवश्यकता है।</p> <p>(ख). टीएमआईएलएल ने फोर्कलिफ्टों के लिए किराया प्रभार फोर्कलिफ्टों की क्षमता के आधार पर प्रस्तावित किए थे। फोर्कलिफ्ट विभिन्न क्षमता की हैं। फोर्कलिफ्ट किराया प्रभार ऐसे फोर्कलिफ्टों के प्रचालनों की औसत लागत के साथ गणना करते हुए फोर्कलिफ्टों की क्षमता सीमा के आधार पर विस्तृत लागत पत्रक के साथ प्रस्तावित करें।</p> <p>(ग). इसी प्रकार, फ्रंट एंड लोडर्स किराया प्रभार ऐसे फ्रंट एंड लोडर्स के प्रचालनों की औसत लागत के साथ गणना करते हुए फ्रंट एंड लोडर्स की क्षमता सीमा के आधार पर विस्तृत लागत पत्रक के साथ प्रस्तावित करें।</p>	<p>भूखंड और ढके हुए शैडों के आबंटन के लिए प्रस्तावित दरें हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में केओपीटी की प्रचलित दरों पर आधारित हैं।</p> <p>उपस्करों (फोर्कलिफ्ट्स और फ्रंट-एंड लोडर्स) के किराये के लिए दरें क्षमता की सीमा (10 टन से कम, 10-20 टन और 20 टन से अधिक) के आधार पर प्रस्तावित की गई हैं। प्रस्तावित दरें वित्तीय विवरणों के प्रपत्र 1 में यथा निर्दिष्ट बाजार आधारित हैं। आप सराहना करेंगे कि यदि हम यही उपस्कर बाजार से किराये पर लेने पड़ते हैं तो हम भी उसी दरों पर भुगतान कर रहे हैं जोकि करार की प्रतिलिपि से सत्यापित किया जा सकता है। ज्यादातर, उपस्कर के किराये से होने वाली आय महत्वपूर्ण नहीं है।</p> <p>जैसाकि अपने सुझाव दिया है हम सहमत हैं कि यदि जलयान कुल जलयान विराम के 20 प्रतिशत से अधिक के लिए बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय खड़ा रहता है, टीएमआईएलएल पर पूर्णतः आरोप्य कारणों से, तो हम 20 प्रतिशत से अधिक निष्क्रिय अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार वापस करेंगे। विशिष्ट खंड 9.1 प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल किया गया है।</p>
6.	लाइसेंस करार के अनुसार, बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार केओपीटी द्वारा वसूल किए जाते हैं। टीएमआईएलएल केओपीटी द्वारा प्रभावी बर्थ किराया प्रभारों बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए वापसी की अनुमति देने के लिए दरमान में शर्त शामिल करने पर विचार करें जब सुविधाओं के खराब होने अथवा टीएमआईएलएल पर आरोप्य किन्हीं कारणों से बर्थ सं. 12 में प्रचालन नहीं किए जा सकते हैं।	

7.	प्रत्येक प्रशुल्क मद सेवाओं का सैट प्रदान करने के लिए है। इसीलिए, ऐसे संयुक्त प्रभारों में रियायतें निर्धारित करने की आवश्यकता है जब एक अथवा अधिक ऐसी संगठित सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं।	ऐसी रियायतें दिए जाने के आपके सुझाव से हम सहमत हैं। हमारे मामले में, रियायतें केवल तटीय प्रहस्तन प्रभारों के मामले में प्रदान की जा सकती हैं जहां टीएमआईएलएल द्वारा दो अथवा अधिक संगठित सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं। ऑन-बोर्ड प्रभारों के मामले में हम उपयोक्ताओं को किन्हीं संगठित सेवाओं के लिए उनकी अपनी व्यवस्थाएं करने की अनुमति नहीं दे सकते हैं। विशिष्ट खंड 9.2 प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल किया गया है।
8.	दंडात्मक ब्याज दर प्रचलित पीएलआर के संदर्भ में स्पष्ट की जाए और निश्चित रूप में दरमान में शामिल की जाए।	दंडात्मक ब्याज दर 12 प्रतिशत वार्षिक पर निर्धारित की गई है और खंड तदनुसार संशोधित किया गया है।

6.2. टीएमआईएलएल से इसके पत्र दिनांक 22 दिसम्बर, 2005 के प्रतिसाद से उत्पन्न होने वाले कुछ बिंदुओं पर हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2006 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे प्रश्न और टीएमआईएलएल का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	टीएमआईएलएल प्रतिसाद															
(i).	<p>(क). तीसरे पक्षों के माध्यम से भीतरी पत्तन परिवहन (आईपीटी) की लागत के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई परिगणनाओं संबंधी प्रश्न के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने कंटेनरों की आईपीटी लागत का परिकलन भेजा था। तीसरे पक्षों के माध्यम से आईपीटी की लागत संबंधी परिगणनाएं केओपीटी द्वारा ऊपर दिए गए इस तर्क के आलोक में कंटेनरों के आईपीटी की लागत को अलग करने के लिए समीक्षा की जाए कि टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार बर्थ सं. 12 में कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्राधिकृत नहीं है।</p> <p>(ख). इसी प्रकार, कंटेनर लदान संबंधी अनुमानित प्रचालन लागत केओपीटी द्वारा दिए गए तर्क के आलोक में अलग की जाए।</p>	<p>केओपीटी के तर्कों के हमारे जवाब में हमारे द्वारा यथा स्पष्ट हमारे प्रहस्तन कंटेनरों पर कोई सीमा नहीं है। अतः हमें लगता है कि भीतरी पत्तन परिवहन लागत प्रक्षेपणों को संशोधित करने की आवश्यकता नहीं होगी।</p>															
(ii).	<p>विभिन्न उपस्करों के लिए प्रस्तावित उपस्कर प्रभार के संदर्भ में, टीएमआईएलएल से अनुरोध किया था कि प्रत्येक उपस्कर के लिए विस्तृत लागत पत्रक भेजे जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। टीएमआईएलएल ने यह कहते हुए प्रतिसाद दिया था कि प्रस्तावित दरें बाजार आधारित हैं जिसपर टीएमआईएलएल भी ऐसे उपस्कर किराये पर लेता है। इसके लिए प्रस्तावित उपस्कर-वार दरें बताते हुए प्रतिस्पर्धी स्थिति और दरें जिसपर टीएमआईएलएल भी ऐसे उपस्कर किराये पर लेता है। इसके द्वारा प्रस्तावित उपस्कर-वार दरें बताते हुए प्रतिस्पर्धी स्थिति और दरें जिसपर टीएमआईएलएल समान उपस्कर किराये पर लेता है, भेजे।</p>	<p>उपस्करों के किराया प्रभारों की प्रतिस्पर्धी स्थिति और टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:</p> <p style="text-align: right;">(रुपयों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें (रुपये प्रति पारी)</th><th>किराया दरें (रुपये प्रति पारी)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>फट एंड लोडर्स > 3.5 सीबीएम बकेट्स (सीपी2071)</td><td>12,000</td><td>12,000</td></tr> <tr> <td>फट एंड लोडर्स 3.5 सीबीएम बकेट्स तक (सीपी2021)</td><td>6,500</td><td>6,000</td></tr> <tr> <td>फोर्कलिफ्ट्स < 10 टन</td><td>2,500</td><td>2,500</td></tr> <tr> <td>फोर्कलिफ्ट्स 10 टन - 20 टन</td><td>12,000</td><td>10/12 टी के लिए = 6000 16टी के लिए = 14,408*</td></tr> </tbody> </table> <p>*मै0 एन.के. से किराया दर (बिना ईंधन) = ₹0 2,50,000 प्रति माह = ₹0 9,615 प्रति दिन (26 दिन/माह की दर से) = ₹0 4,808 प्रति पारी (12 घंटे/पारी की दर से) *ईंधन उपभोग : ₹0 3600 प्रति पारी (₹0 40/लि0 की दर से) इसीलिए, किराये पर लिए गए फोर्कलिफ्ट की कुल लागत = ₹0 4808 + ₹0 9,600 = ₹0 14,408 प्रति पारी।</p>	विवरण	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें (रुपये प्रति पारी)	किराया दरें (रुपये प्रति पारी)	फट एंड लोडर्स > 3.5 सीबीएम बकेट्स (सीपी2071)	12,000	12,000	फट एंड लोडर्स 3.5 सीबीएम बकेट्स तक (सीपी2021)	6,500	6,000	फोर्कलिफ्ट्स < 10 टन	2,500	2,500	फोर्कलिफ्ट्स 10 टन - 20 टन	12,000	10/12 टी के लिए = 6000 16टी के लिए = 14,408*
विवरण	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें (रुपये प्रति पारी)	किराया दरें (रुपये प्रति पारी)															
फट एंड लोडर्स > 3.5 सीबीएम बकेट्स (सीपी2071)	12,000	12,000															
फट एंड लोडर्स 3.5 सीबीएम बकेट्स तक (सीपी2021)	6,500	6,000															
फोर्कलिफ्ट्स < 10 टन	2,500	2,500															
फोर्कलिफ्ट्स 10 टन - 20 टन	12,000	10/12 टी के लिए = 6000 16टी के लिए = 14,408*															

(iii). टीएमआईएलएल हमारे द्वारा दिए गए तर्कों और केओपीटी की टिप्पणियों के आलोक में लागत विवरण और मसौदा दरमान संशोधित करें और संशोधित मसौदा दरमान तथा वर्ष 2002-03 से 2006-06 के लिए बर्थ सं. 12 से संबंधित पृथक्कृत वार्षिक लेखों के साथ संशोधित लागत विवरण भेजें।	बर्थ सं. 12 के लिए अंतिम रॉयल्टी आंकड़े और पृथक्कृत लेखे शामिल करने के परवत हम प्रस्तावित दरमान के लिए संशोधित आवेदन प्रस्तुत करेंगे।
---	---

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई केओपीटी के परिसर में 29 मार्च, 2006 को हुई थी। टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्ताव का स्लाइड प्रस्तुतिकरण दिया था।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, केओपीटी और टीएमआईएलएल को अपने लाइसेंस करार के संदर्भ में केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों जैसे विशेष प्रयोजन वाहन (एरपीवी), तैयार करना, कंटेनरों का प्रस्तावित प्रहस्तन, यातायात प्रहस्तनों की यथार्थता, आदि को हल करने चाहिए थे, अनुभाषक के परचात, केओपीटी ने इस संबंध में रिपोर्ट भेजी थी। केओपीटी रिपोर्ट की एक प्रतिलिपि टीएमआईएलएल को भेजी गई थी और टीएमआईएलएल से अनुरोध किया गया था कि वह केओपीटी द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी त्रिशिष्ट टिप्पणियां भेजें। टीएमआईएलएल ने प्रतिसाद दिया था। केओपीटी की रिपोर्ट और टीएमआईएलएल के प्रतिसाद निम्नलिखित तालिका में तालिकाबद्ध किए गए हैं।

क्र.सं.	केओपीटी की रिपोर्ट	टीएमआईएलएल का प्रतिसाद
(i).	लाइसेंस करार के अनुच्छेद 4 और 5 के मद्देनजर, टीएमआईएलएल को केओपीटी के दरमान के साथ-साथ कुछ बाध्यताएं हैं। इसीलिए, यह अनिवार्य है कि टीएमपी द्वारा बर्थ सं. 12 के लिए दरमान की अधिसूचना के परिणामस्वरूप, उपर्युक्त अनुच्छेद 4 और 5 तथा टीएमपी द्वारा टीएमआईएलएल के लिए अनुमोदित दरमान के बीच मेल-मिलाप की आवश्यकता पड़ेगी। (टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार के अनुच्छेद 4.1. (क) का उद्धरण करने के लिए किया है कि टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार परियोजना के कार्य क्षेत्र को पूरा करने के लिए विभिन्न सेवाएं किए जाने हेतु महापत्तन न्यास अधिनियम के उपबंधों के अनुसार समय-समय पर संशोधित केओपीटी के दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्यों संबंधी प्रभार वसूल करने के लिए हकदार होगा। हमारे पत्र सं. टीएमपी/11/2004-केओपीटी, दिनांक 23 मार्च, 2004 द्वारा केओपीटी का यह पहले ही स्पष्ट कर दिया गया था कि धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त विहित सेवाओं के मामले में दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जानी अपेक्षित होती हैं। केओपीटी ने इस सांविधिक उपबंध से सहमत था और अपने पत्र सं. प्रशा. /7415/क/119/पीए-1 दिनांक 27 सितम्बर, 2004 द्वारा हमें सूचित भी किया गया था। हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा केओपीटी को यह स्थिति दोहराई गई थी।	एक बार टीएमपी द्वारा दरमान अनुमोदित कर दिया जाए, हम इस विषय पर केओपीटी के साथ चर्चा करेंगे।
(ii).	लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.9. (क) (झ) (त) के अनुसार, टीएमआईएलएल परियोजना से जुड़ी वे सभी सेवाएं प्रदान करेगा जिसके लिए महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के उपबंधों के अधीन प्रदान करने के लिए केओपीटी को प्राधिकृत किया गया है। टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा केवल ऐसी गतिविधियों को चलाने के लिए प्राधिकृत किया है जो महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (1) के अधीन शामिल हैं। केओपीटी ने टीएमआईएलएल को परियोजना (बर्थ सं. 12) और आबंटित बैकअप क्षेत्र के क्षेत्राधिकार से बाहर की सेवाएं प्रदान करने के लिए किसी भी गतिविधि को चलाने के लिए प्राधिकृत नहीं किया है। परंतु, स्वतंत्र लेखापरीक्षक की लेखापरीक्षा रिपोर्टों के अनुसार, टीएमआईएलएल द्वारा लाइसेंस करार के उपबंधों के परे कुछ गतिविधियां चलाई गई दिखाई गई हैं। उदाहरणार्थ, टीएमआईएलएल स्टीमर एजेंट के रूप में प्रचालन कर रहा है। ये गतिविधियां महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 की परिधि से परे हैं और इस प्रकार लाइसेंस करार की परिधि से परे हैं। यहां तक कि केओपीटी को भी महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (1) के अधीन ऐसी गतिविधियों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत नहीं किया गया है। तदनुसार, टीएमआईएलएल लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार ऐसी सेवाओं के निष्पादन के लिए हकदार नहीं है। अतः इसके लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए जाने चाहिए। ऐसे प्रचालनों के व्यय और आय प्रशुल्क परिकलन से अलग रखे जाने चाहिए।	लाइसेंस करार में कोई सीमांकन खंड शामिल नहीं किया गया है। ऐसी गतिविधियों से इतर जिसके लिए टीएमआईएलएल को प्राधिकृत किया गया है, गतिविधियों के आय और व्यय को परिकलन में नहीं लिया गया है।

(iii).	<p>स्वतंत्र लेखापरीक्षक की लेखापरीक्षा रिपोर्ट के अनुसार, टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार के अनुसार बर्थ सं. 12 और इसके बैकअप क्षेत्र के परियोजना क्षेत्राधिकार के भीतर उनके द्वारा निष्पादित की जा रही गतिविधियों के लिए अलग-अलग लेखे व्यवस्थित नहीं किए गए हैं। अलग-अलग लेखों के बिना टीएमआईएलएल की प्रचालन आय और व्यय के सही होने को सत्यापित करना संभव नहीं है। ये व्योरे टीएमआईएलएल के लिए स्वीकृति-योग्य दरमान से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित है। यह अनिवार्य है कि टीएमआईएलएल ऐसे विस्तृत लेखापरीक्षित आंकड़े तत्काल भेजे ताकि केओपीटी इन आंकड़ों को सत्यापित कर पाए और अपनी टिप्पणियां दे पाए।</p>	<p>(टीएमआईएलएल के पत्र दिनांक 11 जनवरी, 2007 की प्रतिलिपि से यह देखा गया है कि प्रचालक ने वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए बर्थ सं. 12 से संबंधित विधिवत् लेखापरीक्षित अलग-अलग लेखों की प्रतिलिपियां भेजी हैं)</p>
(iv).	<p>टीएमपी ने प्रस्ताव के परिकलन पत्रक अंग्रेषित नहीं किए हैं। यह उचित रहेगा यदि प्रशुल्क प्रस्ताव, लाइसेंसधारी के सभी संबंधित दस्तावेजों के साथ, लाइसेंसदाता के माध्यम से अंग्रेषित किया जाए, जिससे पत्तन ऐसे प्रस्तावों पर उद्देश्यपरक और अर्थपूर्ण टिप्पणियां दे सकेगा।</p>	<p>टीएमआईएलएल से प्राप्त प्रस्ताव का पूरा सैट और आगे टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र सं. टीएमआईएलएल/477/05-06 दिनांक 22 दिसम्बर, 2005 द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा केओपीटी को उसकी टिप्पणियां, यदि कोई हों, के लिए भेजा गया था। केओपीटी के इस सुझाव का सम्मान करते हुए कि निजी प्रचालक प्रशुल्क प्रस्ताव लाइसेंसदाता के माध्यम से टीएमपी को भेजे, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 3.1.3 में कहा गया है कि निजी प्रचालक अपना प्रशुल्क प्रस्ताव सीधे टीएमपी को प्रस्तुत कर सकता है और इसकी एक प्रतिलिपि भू-स्वामी पत्तन न्यास को सूचना के लिए दी जाए। इस स्थिति के बारे में केओपीटी को हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा सूचित किया गया था।</p>
(v).	<p>कुछ समय के लिए, टीएमआईएलएल विशेष दर वसूल करता रहा है और ऐसी वसूल की गई विशेष दर पर रॉयल्टी अदा करता रहा है। परंतु विशेष दर केओपीटी की देयताओं से संबंधित पेंशन बकाया राशि की वसूली के लिए टीएमपी द्वारा अनुमत विशेष प्रयोजन वसूली है। इसलिए, टीएमआईएलएल विशेष दर का कोई भी भाग बनाए रखने के लिए हकदार नहीं है। अतः यह अनिवार्य है कि टीएमआईएलएल विस्तृत ब्रेकअप भेजे ताकि टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर केओपीटी का हस्तांतरित की जा सके। टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर का परिमाण प्रशुल्क परिकलन पर पड़ेगा।</p>	<p>यह मामला टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच का मामला है और आपस में मिलकर हल किया जाना चाहिए। हम यह दर वसूल नहीं करेंगे और इसलिए "लागत" माडल पर आधारित टीएमपी की परिगणनाओं पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p>

(vi).	<p>टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में निम्नलिखित कार्गो थ्रुपुट प्रहस्तित किया है:</p> <table border="1" data-bbox="290 178 900 299"> <tr> <th>वर्ष</th><th>कार्गो थ्रुपुट (टन में)</th></tr> <tr> <td>2003-04</td><td>6,11,531</td></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>6,82,329</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>11,67,146</td></tr> </table> <p>केओपीटी के एक प्रश्न के प्रतिसाद में, टीएमआईएलएल ने टीएमपी को प्रस्तुत अपने प्रस्ताव में 7,50,000 टन कार्गो प्रक्षेपण करने के लिए निम्नलिखित औचित्य भेजे हैं:</p> <p>(क). अनुवर्ती वर्षों के दौरान बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो का झुकाव यह दर्शाएगा कि वर्ष 2004-05 तक, केवल लगभग, बर्थ सं. 12 में 7,00,000 टन कार्गो प्रहस्तित किया गया था जो अचानक वर्ष 2005-06 के दौरान 11,70,000 तक पहुंच गया। इसलिए, 11,70,000 टन तक बाह्य सीमा है और आगे के प्रक्षेपणों के लिए आधार रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता है।</p> <p>(ख). वर्ष 2005-06 के दौरान, एचडीसी में कार्गो थ्रुपुट में पर्याप्त वृद्धि होती रही है, जिसके परिणामस्वरूप पोतों की भारी संख्या की पंक्ति लगना रहा। ऐसा बर्थ सं. 12 में विभिन्न प्रकार के घटकों विशेष रूप से आयातित इस्पात के प्रहस्तन के कारण हुआ, जिसके भविष्य में जारी रहने की संभावना नहीं है।</p> <p>(ग). आयातित परियोजना कार्गो का प्रहस्तन एचडीसी में नियमित प्रवृत्ति नहीं है। पश्चिम बंगाल में नई परियोजनाएं नहीं आ रही हैं जिससे एचडीसी को ऐसा कार्गो लगातार आधार पर प्रहस्तन करने की आवश्यकता पड़े। इसके अलावा, टीएमआईएलएल परियोजना आयात केवल तभी प्रहस्तन करता है जब बर्थ निष्क्रिय हो।</p> <p>(घ). एचडीसी पहले से ही दो बर्थों का निर्माण कर रहा है जो बर्थ सं. 12 से प्रतिस्पर्धा करेंगे और इससे टीएमआईएलएल के यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।</p> <p>(ङ). इस्पात का निर्यात कम हो रहा है क्योंकि घरेलू माँग बढ़ रही है, जिससे आने वाले वर्षों में टीएमआईएलएल के इस्पात कार्गो प्रहस्तन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। यातायात प्रक्षेपणों के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा किए गए निवेदनों पर विचार करते हुए, पिछले तीन वर्षों के दौरान बर्थ सं. 12 में औसत प्रहस्तन के आधार पर बर्थ सं. 12 में संभावित यातायात प्रक्षेपण करने पर विचार किया जा सकता है, जोकि 10 प्रतिशत तक बढ़ सकता है। इस आधार पर, वर्ष 2006-07 के दौरान बर्थ सं. 12 में प्रक्षेपित यातायात लगभग 9,00,000 टन हो सकता है। उसके पश्चात, एचडीसी के दो अतिरिक्त बर्थ वर्ष 2007-08 के दौरान शुरू होने की उम्मीद है जोकि टीएमआईएलएल में यातायात का एक हिस्सा आमेतित हो सकता है। इस परिसर में, वर्ष 2006-07 के दौरान बर्थ सं. 12 में 9,00,000 टन कार्गो का अनुमान लगाया गया है जिसके वर्ष 2007-08 के दौरान भी जारी रहने की संभावना है। तथापि, वर्ष 2008-09 के दौरान, बर्थ सं. 12 में कार्गो में 5 प्रतिशत, लगभग 9,50,000 टन, वृद्धि होने की संभावना है। इस प्रकार, वर्ष 2006-07 से 2008-09 अवधि के दौरान बर्थ सं. 12 में वर्ष-वार यातायात पूर्वानुमान निम्न रेखांकित रूप में सुविचारित किए जाएं:</p> <table border="1" data-bbox="290 1323 604 1410"> <tr> <td>2006-07</td><td>— 9,00,000 टन</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>— 9,00,000 टन</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>— 9,50,000 टन</td></tr> </table>	वर्ष	कार्गो थ्रुपुट (टन में)	2003-04	6,11,531	2004-05	6,82,329	2005-06	11,67,146	2006-07	— 9,00,000 टन	2007-08	— 9,00,000 टन	2008-09	— 9,50,000 टन	<p>हम केओपीटी के मतों को सैद्धांतिक रूप में स्वीकार करते हैं। तथापि, कार्गो प्रक्षेपण अनुमान के आधार पर है जोकि केओपीटी द्वारा कार्यान्वयन अधीन विभिन्न परियोजनाओं, नाम से, बर्थ सं. 2 और 13 और बर्थ सं. 4क, 2 और 13 की साज-सज्जा की पूर्णता अनुसूची और बाजार परिस्थितियों के आधार पर निम्न हो सकता है।</p>
वर्ष	कार्गो थ्रुपुट (टन में)															
2003-04	6,11,531															
2004-05	6,82,329															
2005-06	11,67,146															
2006-07	— 9,00,000 टन															
2007-08	— 9,00,000 टन															
2008-09	— 9,50,000 टन															
(vii).	<p>एचडीसी ने इस्पात के भंडारण के लिए टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 के बाहर कोई ठका हुआ क्षेत्र आबंटित नहीं किया है। इसलिए, टीएमआईएलएल ने ऐसे कार्गो के लिए भंडारण की कोई लागत खर्च नहीं की है। तदनुसार, टीएमआईएलएल अपने लागत विवरण में इसे व्यय के रूप में नहीं मान सकता है।</p>	<p>बर्थ सं. 12 के बाहर के किसी ठके हुए शौड की लागत को हमारे द्वारा सुविचारित नहीं किया गया है। इसलिए, केओपीटी की टिप्पणियां प्रासंगिक नहीं हैं।</p>														
(viii).	<p>केओपीटी ने भंडारण और घूना पत्थर के निष्क्रमण के लिए टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 के बाहर कोई भूखंड आबंटित नहीं किया है। प्रारंभ में, बर्थ सं. 12 में घूना पत्थर के प्रचालनों की सुविधा के लिए, रुकना अंतराल उपाय के रूप में, केओपीटी को टिस्को (टीएमआईएलएल द्वारा नहीं) द्वारा लागू प्रमारों के भुगतान की शर्त पर केओपीटी ने बर्थ सं. 12 में उतारे गए घूना पत्थर को बर्थ सं. 8 के पीछे टिस्को के पट्टा भूखंड में स्थानांतरित करने के लिए कुछ सीमित अवधि हेतु अनुमति दी थी। क्योंकि यह लागत टीएमआईएलएल द्वारा खर्च नहीं की गई थी, बर्थ सं. 12 की सीमाओं में/से बाहर सामग्रियों के परिवहन की ऐसी लागत प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए लेखा में नहीं ली जानी चाहिए।</p>	<p>टीएमआईएलएल के पास घूना पत्थर के लिए पर्याप्त भंडारण क्षेत्र नहीं था और इसलिए इसकी सुपुर्दगी ग्राहक के भूखंड पर देनी पड़ती है। चूंकि घाटशुल्क में यह परिवहन शामिल है, इसलिए केओपीटी की टिप्पणी प्रासंगिक नहीं है।</p>														

(ix).	<p>टीएमआईएलएल परियोजना के भीतर आने वाले 14,000 वर्ग मी. के हार्डस्टैंड बैकअप क्षेत्र के लिए वर्तमान में रु० 2831.57 प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह का लाइसेंस शुल्क अदा कर रहा है। लाइसेंस शुल्क में प्रत्येक वर्ष अनुगामी वर्ष में देय लाइसेंस शुल्क अथवा उस समय प्रभावी अनुसूचित किराये, जो भी अधिक हो, के 5 प्रतिशत की वृद्धि की जाती है।</p> <p>टीएमआईएलएल द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, केओपीटी ने, वर्ष 2004 में, रेलवे प्रहस्तन सुविधाओं के साथ भंडारण क्षेत्र के सृजन के प्रयोजन से लगभग 54,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत, भूखंड का आबंटन ऑफर किया था। चूंकि इस ऑफर पर टीएमआईएलएल से प्रतिसाद प्राप्त नहीं हुआ था, इसलिए उक्त ऑफर को रद्द मान लिया गया था।</p> <p>तथापि, मई, 2006 में, टीएमआईएलएल 54,000 वर्ग मीटर के अतिरिक्त भूखंड को लेने के लिए केओपीटी को फर्म प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहता था। केओपीटी टीएमआईएलएल के प्रस्ताव पर विचार करेगा, यदि और जब प्राप्त होगा। इससे लगता है कि टीएमआईएलएल ने उक्त भूखंड की लागत और उसके विकास को लागत विवरण में शामिल किया है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए ऐसी लागत केवल तभी स्वीकृत की जा सकती है जब टीएमआईएलएल इस भूखंड को वास्तव में ले लेगा।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने लगभग 54,000 वर्ग मी. के भूखंड के आबंटन के लिए आवेदन किया हुआ है। यह केओपीटी के सक्रिय विचाराधीन है। यह उम्मीद है कि अतिरिक्त भूखंड केओपीटी द्वारा 2-3 माह में आबंटित कर दिया जाएगा और उसके पश्चात हम भूखंड का तत्काल विकास करना शुरू कर देंगे। उपर्युक्त अतिरिक्त भूखंड चूना पत्थर की बड़ी मात्रा के साथ-साथ बर्थ सं. 12 की क्षमता का सही प्रकार से उपयोग करने के लिए परियोजना और अन्य विविध कार्यों के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल को अपेक्षित है। भविष्य वर्ष परिगणनाएं युक्तिसंगत व्यवसाय विचारों के अनुमानों पर आधारित है। इसलिए, इस लेखा के सभी लागतों पर विचार किया जाना चाहिए।</p>
(x).	<p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि इस्पात भीतरी पत्तन परिवहन का 80 प्रतिशत आउटसोर्स किया जाता है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए इसकी स्वीकार्यता निर्धारित करने के लिए टीएमपी द्वारा बारीक संवीक्षा किए जाने की अपेक्षा है, विशेष रूप से क्योंकि टीएमआईएलएल इस्पात के ऐसे परिवहन प्रचालन अपने लाइसेंसशुदा प्रचालन क्षेत्र (बर्थ सं. 12, इसके बैकअप क्षेत्र सहित) से बाहर के क्षेत्रों में करता है। इसके अलावा, अतिरिक्त परिवहन की इस लागत से बचा जा सकता है, यदि उन्होंने 54,000 वर्ग मी. का प्लॉट आकस्मिक अपने बर्थ में ले लिया गया होता। परिवहन की अतिरिक्त लागत प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित नहीं की जाएगी।</p>	<p>हम भूखंड के आबंटन के लिए पहले ही पुनः आवेदन कर चुके हैं। केओपीटी द्वारा हमें बताया गया था कि बर्थ सं. 12 के समीप अथवा बैकअप क्षेत्र उपलब्ध नहीं है। इसलिए, आबंटित किया जाने वाला भूखंड थोड़ी दूरी पर होगा। यहां तक कि केओपीटी द्वारा पहले ऑफर किया गया भूखंड भी बर्थ सं. 12 से दूर था। इसलिए, भीतरी पत्तन परिवहन अवश्य गिने जाएं और यह लागत न्यायोचित रूप से टीएमपी द्वारा सुविचारित की जाए।</p>
(xi).	<p>टीएमआईएलएल ने, बीओटी आधार पर बर्थ सं. 12 के लिए अपनी बोली में, कार्गो की एक सूची भेजी थी जिनके बर्थ सं. 12 में प्रहस्तन के लिए प्रस्ताव किया था। उक्त सूची में कंटेनर शामिल नहीं थे। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई कार्य योजना, तकनीकी बोली के साथ, को भी कंटेनर प्रहस्तन लेखा में नहीं लिया गया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि उनकी बोली का मूल्यांकन उनके कार्गो अनुमानों के आधार पर किया गया था जिसमें कंटेनर शामिल नहीं थे। केओपीटी ने इस संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2003 में किए गए अनुरोध के प्रत्युत्तर में टीएमआईएलएल को सूचित किया था कि प्रचालक को बर्थ सं. 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन की अनुमति नहीं दी जाएगी।</p> <p>टीएमआईएलएल ने 24 मई, 2006 को बैठक के दौरान कहा था कि वह बर्थ सं. 12 में कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं करेगा।</p> <p>कंटेनर प्रहस्तन के मामले में आय और व्यय पर विचार नहीं किया जाए और बर्थ सं. 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन की दर टीएमआईएलएल के दरमान में निर्धारित नहीं की जानी चाहिए।</p>	<p>लाइसेंस करार के परिशिष्ट-1 के क्रम सं. (iii) के अनुसार, यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि टीएमआईएलएल कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन के लिए हकदार है। तथापि, आज की तारीख तक बर्थ सं. 12 में कंटेनर प्रहस्तित नहीं किए गए हैं।</p>

(xii).	<p>लागत विवरण में सुविचारित रायल्टी/राजस्व भाग व्यय दर्शाई गई आय से मेल नहीं खाता है। लाइसेंस करार के अनुसार राजस्व भागीदारी अनुपात पहले पांच वर्षों (29-1-2002 से) के लिए 10.51 प्रतिशत और 6वें से 10वें वर्ष के लिए 10.565 प्रतिशत है। गतिविधि-वार लागत विवरणों की संवीक्षा से, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:</p> <table border="1"> <tr> <th>राजस्व हिस्सेदारी अनुपात</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr> <tr> <td>ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क</td><td>7.06%</td><td>6.01%</td><td>5.52%</td><td>5.59%</td><td>5.59%</td></tr> <tr> <td>तट प्रहस्तन प्रभार</td><td>13.37%</td><td>10.82%</td><td>10.04%</td><td>10.13%</td><td>10.13%</td></tr> </table> <p>लाइसेंस करार के उपबंध के साथ लागत विवरण में प्रदान की गई सूचना का प्रत्यक्ष मंतभेद टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।</p> <p>इसके अलावा, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए दर्शाया गया रायल्टी/राजस्व भाग व्यय हमारे अभिलेखों से मेल नहीं खाता है। स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:</p> <table border="1"> <tr> <th>विवरण</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th></tr> <tr> <td>लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा दर्शाया गया संभावित रायल्टी</td><td>195</td><td>204</td></tr> <tr> <td>केओपीटी के लेखों के अनुसार रायल्टी आय</td><td>200.89</td><td>316.93</td></tr> </table>	राजस्व हिस्सेदारी अनुपात	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क	7.06%	6.01%	5.52%	5.59%	5.59%	तट प्रहस्तन प्रभार	13.37%	10.82%	10.04%	10.13%	10.13%	विवरण	2004-05	2005-06	लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा दर्शाया गया संभावित रायल्टी	195	204	केओपीटी के लेखों के अनुसार रायल्टी आय	200.89	316.93
राजस्व हिस्सेदारी अनुपात	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																							
ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क	7.06%	6.01%	5.52%	5.59%	5.59%																							
तट प्रहस्तन प्रभार	13.37%	10.82%	10.04%	10.13%	10.13%																							
विवरण	2004-05	2005-06																										
लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा दर्शाया गया संभावित रायल्टी	195	204																										
केओपीटी के लेखों के अनुसार रायल्टी आय	200.89	316.93																										

(xiii).	<p>सेवाओं की परिभाषा केओपीटी और टीएमआईएलएल दोनों के लिए एकसमान होनी चाहिए। टीएमआईएलएल और केओपीटी की दरें समान रूप से सरंचित होनी चाहिए। ऐसी एकरूपता के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा प्रभार्य प्रभारों की तुलना केओपीटी के प्रभारों से नहीं की जा सकती है, जोकि लाइसेंस करार लागू करने के लिए जरूरी है। इसका कारण, लाइसेंस करार के अनुसार, ऐसी सेवाएं हैं जिसपर टीएमआईएलएल कोई छूट देता है, केओपीटी को भुगतान की जाने वाली रायल्टी केओपीटी के दरमान के अनुसार पूरे प्रभारों के समकक्ष होनी चाहिए। इस सिद्धांत के अनुसार, सेवाएं जैसे बांधना, सुरक्षा देना, कार्गो डनेजिंग/खोलना आदि जिसके लिए केओपीटी के वर्तमान दरमान में कोई विशिष्ट प्रभार नहीं है, अलग से चिह्नित किए जाएं और ऐसी प्रत्येक गतिविधि के लिए विशिष्ट प्रभार निर्दिष्ट किए जाने चाहिए ताकि टीएमआईएलएल द्वारा अपनी दरों में दिए गए किसी छूट अथवा अन्यथा को अभिनिश्चित करना, यदि कोई हो, संभव है। यह महत्वपूर्ण है क्योंकि लाइसेंस करार के अनुसार, टीएमआईएलएल को केओपीटी के दरमान के अनुसार पूरे प्रभारों के समकक्ष रायल्टी अदा करनी होती है, उन मामलों में भी जहां यह अपने ग्राहकों को छूट देता है।</p>
---------	--

(xiv).	<p>“टीएमआईएलएल” शब्द की निम्नलिखित परिभाषा मानी जाए: “टीएमआईएलएल का अर्थ होगा टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड, टाटा आयरन एंड स्टील कम्पनी और आईक्यू मार्टेड मेनेजमेंट एंड होल्डिंग एएमबीएच, अर्थात् कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी के सहयोग द्वारा गठित, और पंजीकृत कार्यालय टाटा सेंटर, 43, जवाहरलाल नेहरू रोड, कोलकाता-700 071 है।</p>
--------	--

<p>वर्ष सं. 12 में सेवाओं की परिधि के आधार पर, अस्थायी रायल्टी स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा परिकल्पित की गई थी। इसकी समीक्षा केओपीटी के तर्कों के मद्देनजर की जाएगी।</p>
<p>टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित परिभाषा प्रस्तावित की है:</p> <p>“इस दरमान के मामले में, टीएमआईएलएल अर्थात् और टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड के ‘पतन’ प्रभाग का गठन करता है, कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी और इसका पंजीकृत कार्यालय टाटा सेंटर, 43 जवाहरलाल नेहरू रोड, कोलकाता-700071 है, जोकि लाइसेंस करार के परिपालन में शामिल है और जिसका प्रकाश्यात्मक कार्यालय फिंगर, जेट्टी रोड, हल्दिया में स्थित है।</p>

(xv).	<p>(क). "लाइसेंसधारी का परिसर" सीमाएं विनिर्दिष्ट करने के लिए स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया जाना चाहिए जिसके भीतर लाइसेंसधारी का दरमान लागू होगा। निम्नलिखित उपबंध के समावेशन पर विचार करें:</p> <p>"लाइसेंसधारी का परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन उन्हें आबंटित किए गए बैकअप क्षेत्र सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र"।</p> <p>(ख). विभिन्न स्थानों में प्रयुक्त वाक्यांश "पत्तन परिसर" को "लाइसेंसधारी का परिसर" वाक्यांश द्वारा बदला जाए ताकि टीएमआईएलएल को लाइसेंस अधीन क्षेत्र स्पष्ट रूप से सीमांकित किया जा सके।</p>	<p>उपर्युक्त टीएमआईएलएल की परिभाषा के अधीन, हमें केओपीटी के सुझाव पर कोई आपत्ति नहीं है।</p>
(xvi).	<p>केओपीटी के दरमान में यथा प्रस्तावित वही परिभाषा टीएमआईएलएल के मामले में भी "तटीय कार्गो" और "विदेशी कार्गो" की परिभाषा के लिए अंगीकृत किया जाए क्योंकि पोत संबंधी प्रभार केओपीटी के दरमान के अनुसार प्रभार्य होते हैं। इससे भ्रम से बचने में मदद मिलेगी अन्यथा वह भ्रमित कर सकती है यदि कई परिभाषाएं एक ही पत्तन परिसर में अपनाई जाती हैं। इससे होने वाली भ्रांतियों से बचने में भी मदद मिलेगी जो केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा देय रॉयल्टी के परिकलन में अन्यथा उत्पन्न हो सकता है।</p>	<p>हमें पत्तन के सुझावों पर आपत्ति नहीं है।</p>
(xvii).	<p>टीएमपी द्वारा केओपीटी को दिए गए निदेशानुसार, प्रभारों को "ऑन-बोर्ड प्रभार" और "घाटशुल्क प्रभार" में विभाजित किए जाएं। केओपीटी ने अपने दरमान तैयार करते समय टीएमपी के इस निदेश का अनुसरण किया है। इससे केओपीटी प्रभारों के साथ तुलना में आसानी होगी जोकि केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा देय रॉयल्टी के परिकलन के लिए आवश्यक है।</p>	<p>यह पहले ही किया जा चुका है।</p>
(xviii).	<p>लाइसेंस करार के अनुसार, टीएमआईएलएल केओपीटी के दरमान में दी गई दरों से अधिक दरें वसूल करने के लिए हकदार नहीं है। इस करार पर सहमति व्यक्त करते हुए, टीएमआईएलएल को प्रदान की जा रही सेवाओं की लागत को केओपीटी के साथ राजस्व की हिस्सेदारी सहित लेखा में अवश्य लेना चाहिए, टीएमआईएलएल द्वारा यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि ऐसा कौन-सा कारक अब तक विकसित किया गया है कि लागत वृद्धि में इतनी वृद्धि हुई कि टीएमआईएलएल दरों में इतनी अधिक वृद्धि के लिए प्रार्थना कर रहा है। इस मुद्दे के लिए गहन संवीक्षा की आवश्यकता है, विशेष रूप से क्योंकि टीएमआईएलएल ने उससे अधिक परिसंपत्तियां सृजित नहीं की हैं जो लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट की गई हैं। इसके विपरीत, उनके निवेश (रु0 25.80 करोड़)। निविदा अवस्था (रु0 30.07 करोड़) के दौरान उनके द्वारा प्रक्षेपित किए गए से कम रहे हैं। ज्यादातर, यदि टीएमआईएलएल के प्रभार केओपीटी के दरमान के अनुसार स्तरों से अधिक पर निर्धारित किए जाते हैं तो यह समझ नहीं आता है कि टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के अनुसार अपने दायित्व को कैसे पूरा करेगा जिसमें टीएमआईएलएल से केओपीटी के दरमान के अनुसार दरों से अधिक लेवी प्रभार वसूल नहीं किए जाने की अपेक्षा की जाती है। उच्चतर प्रभारों के लिए टीएमआईएलएल के दावे का, प्रथम दृष्टया, कोई कारण नहीं है। यदि केओपीटी भारी उपरिव्यय और भारी ऐतिहासिक बोझ के साथ कम कीमत पर सेवाएं दे सकता है तो टीएमआईएलएल, निजी बर्थ प्रचालक के रूप में, बहुत कम उपरिव्यय के साथ प्रचालन कर रहा है, यदि कम दर पर अपनी सेवाएं प्रदान नहीं कर सकता है तो कम से कम समान कीमत पर तो अपनी सेवाएं प्रदान करनी चाहिए। यदि टीएमआईएलएल केओपीटी के लिए निर्धारित प्रशुल्क की अपेक्षा अधिक दरें वसूल करता है तो लाइसेंस करार का मूल आधार निष्क्रिय हो जाएगा। इसके अलावा, यह सही नहीं होगा कि लाइसेंसधारी उच्चतर दरें वसूल करे परंतु राजस्व हिस्सेदारी केओपीटी के दरमान के अनुसार कम दरों के आधार पर करे।</p>	<p>हम केओपीटी के दावे की सराहना करने में असमर्थ हैं कि टीएमआईएलएल के प्रस्तावित प्रभारों का कोई कारण नहीं है। हमारी लागतें टीएमपी द्वारा संवीक्षा किए जाने के लिए खुली हैं। एक बार जब दरमान टीएमपी द्वारा अंतिम रूप दिया जाता है, हम इस विषय पर केओपीटी के साथ चर्चा करेंगे। (निवेशों की मात्रा के संदर्भ में, केओपीटी ने अपने अनुवर्ती पत्र दिनांक 11 मई, 2007 में, साथ ही साथ उल्लेख किया था कि उसके बोर्ड ने, भारत सरकार की मंजूरी की शर्त पर, रु0 30.07 करोड़ के स्थान पर रु0 25.80 करोड़ के संशोधित कुल निवेश के साथ उपस्करों और अन्य अवसंरचना की विशिष्टताओं में कुछ बदलाव किए हैं। पत्तन को सरकार की मंजूरी की प्रतीक्षा है।</p>
(xix).	<p>लदान/उताराई/बांधना/खोलना के अलग-अलग प्रचालनों की दरें तट प्रहस्तन प्रभारों की दरों के समान नहीं होनी चाहिए। इन सभी स्थितियों में, टीएमआईएलएल को ऐसे प्रत्येक प्रचालन में शामिल लागत की शर्तों के अनुसार अपनी दरें तर्कसंगत सिद्ध करनी होंगी।</p>	<p>हम केओपीटी के दावे से सहमत हैं और उसे ही संशोधित दरमान में शामिल किया जाएगा।</p>

(xx).	<p>टीएमआईएलएल ने हार्डस्टैड/अनावृत भूखंड के साथ-साथ ठके हुए क्षेत्र के अल्पावधि आबंटन के लिए लाइसेंस शुल्क (पट्टा किराया रूप में परिभाषित) के लिए मंजूरी प्रदान करने का अनुरोध किया है। लाइसेंस करार के अनुसार टीएमआईएलएल को लाइसेंस आधार पर बैकअप क्षेत्र आबंटित किया गया है। टीएमआईएलएल ने इस भूखंड पर शौड का निर्माण किया है।</p> <p>केओपीटी टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों और शर्तों पर कैमिल अल्पावधि लाइसेंस आधार पर अंतरण भंडारण के लिए, एचडीसी में, गोदी क्षेत्र के भीतर, आयात और निर्यात कार्गो के मामले में भूखंड आबंटित करता है। तदनुसार, उनके आबंटित क्षेत्र के भीतर आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए भूखंड अथवा ठके हुए शौड के अल्पावधि आबंटन के लिए पृथक दर हेतु टीएमआईएलएल का प्रस्ताव केवल अंतरण भंडारण प्रयोजन के लिए होना चाहिए और ऐसे आबंटन के समान शर्तें होनी चाहिए जैसी एचडीसी/केओपीटी के मामले में रही हों। अन्यथा, ऐसी अल्पावधि दरें उन मामलों में भी लागू की जा सकती हैं जहां विलंबशुल्क प्रभार अधिक उपयुक्त होंगे। इसका केओपीटी को देय उनकी रॉयल्टी पर प्रमुख प्रभाव पड़ता है।</p> <p>स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा यह उल्लेख किया गया है कि, कुछ मामलों में, टीएमआईएलएल ने अल्पावधि लाइसेंस आधार पर प्रभार वसूल किए हैं, हालांकि टीएमआईएलएल और किसी अल्पावधि लाइसेंस के लिए किसी पक्ष के बीच आधिकारिक रूप से कोई समझौता नहीं हुआ था। लेखापरीक्षकों का मत है कि ऐसे मामलों में लागू दरें विलंबशुल्क प्रभार होने चाहिए ना कि अल्पावधि लाइसेंस शुल्क। तदनुसार, केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा देय रॉयल्टी इन मामलों में विचारीय रूप से अधिक होनी चाहिए। चूंकि ऐसी परिस्थितियों में देय वास्तविक राशि प्रशुल्क परिगणनाओं पर प्रत्यक्ष रूप से निर्भर होती है, इसलिए टीएमपी टीएमआईएलएल का प्रशुल्क निर्धारण करते समय ऐसे मामलों में देय सही राशि निष्क्रमित करें।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने अपने ग्राहकों से अल्पावधि लाइसेंस आधार पर भूमि किराया वसूल किया है और करारों की प्रतिलिपियां भेजी गई हैं। हम पुष्टि करते हैं कि जहां कहीं विलंबशुल्क लागू होता है, हमें वह देय रॉयल्टी अदा करेंगे जो पूर्वकाल में अदा की गई थी। करारों की प्रतिलिपियां संलग्न किए जाने के लिए नहीं देखी गई हैं।</p>
(xxi).	<p>लाइसेंसधारी को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन और इसके अलावा केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित निबंधन और शर्तों के अनुसार बर्थ और बैकअप क्षेत्र का प्रचालन करने के लिए विशिष्ट लाइसेंस दिया गया है। लाइसेंस करार (मद (छ), पृष्ठ 2) के अनुसार, गठबंधन (लाइसेंस करार का परिशिष्ट-2, पृष्ठ 67) के सदस्यों के बीच हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार भी, गठबंधन के सदस्यों ने घोषित किया है कि उन्होंने परियोजना के कार्यान्वयन के लिए विशेष प्रयोजन कम्पनी के रूप में लाइसेंसधारी को शामिल किया है। परंतु, वास्तव में, उन्होंने अपनी घोषणाओं से उल्टे सामान्य प्रयोजन कम्पनी का गठन किया है। इस बारे में टीएमआईएलएल को उनके साथ हुई 24 मई, 2006 की बैठक के दौरान भी बताया गया था। इस मामले में महत्वपूर्ण विविधाएं हैं और, इसलिए, गहन संवीक्षा की आवश्यकता है।</p>	<p>टीएमआईएलएल की गतिविधियां उसके गठबंधन ज्ञापन में यथा व्याख्यायित "उद्देश्यों" द्वारा शासित हैं, जिसकी एक प्रतिलिपि पत्तन को भेजी गई थी जब बर्थ सं. 12 के लिए अपनी बोली लगा रहा था। ज्यादातर, लाइसेंस करार की शर्तें टीएमआईएलएल को केवल अन्य गतिविधि निष्पादन से नहीं रोकती हैं। किसी भी मामले में, यह सराहनीय होगा कि इस पहलू का टीएमपी द्वारा प्रस्तावित दरमान परिगणनाओं पर कोई असर नहीं पड़ना चाहिए।</p>

8.2. केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 जून, 2006 द्वारा प्रतिवेदित किया था कि टीएमआईएलएल सभी पिछले वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 से संबंधित लेखे पृथक करने और लेखापरीक्षित लेखे भेजने के लिए सहमत है। टीएमआईएलएल ने बार-बार समय बढ़ाए जाने की मांग करने के पश्चात, हमें और केओपीटी को वर्ष 2002-03 से 2005-06 के पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रतिलिपियां भेजी थीं और निम्नलिखित लिखित निवेदन किए थे:

- हमने बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित परंतु पत्तन प्लॉट में भंडारित कार्गो पर प्राप्ति और सुपुर्दगी प्रभारों की अनुप्रयोजनता के संबंध में प्राधिकरण से स्पष्टीकरण मांगा था। केओपीटी के साथ इस मुद्दे पर राय की भिन्नता के मद्देनजर, पत्तन ने आयातक को पत्तन प्लॉट में बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण से इंकार किया था। इस प्रकार, मई, 2006 से, हमने बर्थ सं. 12 में एक भी घूना-पत्थर पोत प्रहस्तित नहीं किया है। इससे बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो मिश्रण पर काफी प्रभाव पड़ता है। प्राधिकरण इस मुद्दे को स्पष्ट करे।
- निम्नलिखित विशेष दरें हैं जो परिकलित की गई हैं और स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा लेखापरीक्षित की गई हैं:

वर्ष	रूपये
2002-03	808,996
2003-04	324,115
2004-05	721,881
2005-06	2,485,673
कुल	43,40,665

हम इस राशि के संव्यवहार के तरीकों के संबंध में केओपीटी के साथ चर्चाएं शुरू करेंगे।

- (ii). केओपीटी ने टीएमआईएलएल को 54,000 वर्ग मी. का प्लॉट ऑफर किया था जिसके लिए टीएमआईएलएल एनआरएनए और प्रतिभूति जमा के रूप में ₹0 2.71 करोड़ पहले ही जमा कर चुका है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा रही है और केओपीटी को शीघ्र ही प्रस्तुत की जाएगी। इसलिए, इस परियोजना संबंधी लागत को दरमान निर्धारित करने के प्रयोजन से लागत परिकलित करते समय सही प्रकार से लेखा में लिया जाना चाहिए।

8.3. जैसाकि केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित किया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा पत्तन को भेजे गए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के अलग-अलग लेखे केओपीटी को स्वीकार्य नहीं थे क्योंकि बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई सभी आय लेखों में प्रतिबिंबित नहीं की गई है। संयंत्र और मशीनरी से आय, जो टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 के लिए प्राप्त किया था जबकि प्रयुक्त बर्थ सं. 12 के बाहर किया था, उक्त अलग-अलग लेखों में प्रतिबिंबित नहीं की गई थी।

8.4. केओपीटी के अनुरोध पर, टीएमआईएलएल को सलाह दी गई थी कि वह केओपीटी को वर्ष 2002-03 से 2005-06 के अलग-अलग वार्षिक लेखे 4 जून, 2007 तक इस प्रकार से प्रस्तुत करें जैसे केओपीटी द्वारा अपेक्षा की गई है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित प्रतिवेदित किया है:

- (i). टीएमआईएलएल ने पृथक लेखों के मुद्दे पर केओपीटी के साथ 17 मई, 2007 को बैठक की थी।
- (ii). टीएमआईएलएल को कहा गया था कि वह केओपीटी और स्वतंत्र लेखापरीक्षकों को उनके विचार के लिए लेखांकन सिद्धांत और पद्धतियां प्रस्तुत करें।
- (iii). टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 के लिए लाइसेंस करार लागू करने के प्रयोजन से ऐसे सिद्धांतों और पद्धतियों पर केओपीटी, टीएमआईएलएल और स्वतंत्र लेखापरीक्षक के सहमत होने के पश्चात ही पहले वर्ष से अलग लेखे तैयार करेगा।
- (iv). लेखांकन सिद्धांत और पद्धति केओपीटी को 3 मई, 2007 को प्रस्तुत की गई थी और केओपीटी के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है।

8.5. टीएमआईएलएल ने सूचित किया है कि उसने केओपीटी को अपने सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित 18-01-2002 से 31-03-2003 अवधि और वर्ष 2003-04 से 2005-06 के पृथक्कृत लेखे भेज दिए हैं। टीएमआईएलएल ने केओपीटी को प्रस्तुत किए पृथक्कृत लेखों की प्रतिलिपियां हमें भी भेजी थीं।

8.6. समय बढ़ाने की मांग के पश्चात, केओपीटी ने टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों पर अपनी टिप्पणियां भेज दी थी। टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों पर केओपीटी की टिप्पणियां नीचे सारबद्ध की गई हैं:

- (i). टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि मै0 राय एंड राय द्वारा प्रमाणित पृथक्कृत लेखे केवल ऐसी गतिविधियों पर विचार करने के लिए गए थे जो केओपीटी के दरमान के अधीन शामिल हैं, जब मै0 बिलिमोरिया द्वारा चिह्नित लेखों में बर्थ सं. 12 में चलाई गई गतिविधियों से वास्तव में सभी आय से संबंधित शामिल थे। ऐसी गतिविधियों में, साथ ही साथ, बांधना, खोलना और कार्गो की डनेजिंग आदि जैसी गतिविधियां शामिल हैं, जोकि केओपीटी के दरमान में शामिल नहीं हैं। दो लेखों के बीच भिन्नता प्राथमिक रूप से इससे पैदा हुई है। इसलिए, टीएमआईएलएल प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए मै0 बिलिमोरिया एंड कम्पनी द्वारा चिह्नित पृथक्कृत लेखों पर उपयुक्ततः विचार किया जा सकता है।

तथापि, यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत मै0 बिलिमोरिया द्वारा चिह्नित लेखों के आधार पर पिछले वर्षों के लिए कोलकाता पत्तन न्यास को देय रॉयल्टी पुनर्गणित करनी होगी और टीएमआईएलएल के लेखों में ठीक तरह से दर्शानी होगी। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि बर्थ सं. 12 से पर्याप्ततः उच्चतर आय उनके अधुनातन लेखांकन विवरणों में प्रतिवेदित की गई है। उनके द्वारा केओपीटी को देय रॉयल्टी की वास्तविक राशि के निर्धारण के लिए, लेखे परीक्षा और प्रतिवेदन के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षक मै0 राय एंड राय को 14 सितंबर, 2007 को अग्रेषित किए गए हैं। स्वतंत्र लेखापरीक्षक की रिपोर्ट की प्रतीक्षा है।

उपर्युक्त के आलोक में, यह उल्लेखनीय है कि बर्थ सं. 12 का तुलन पत्रक सत्य और सही तस्वीर तब तक नहीं दिखाएगा जब तक वास्तव में देय रॉयल्टी मै0 राय एंड राय द्वारा निश्चित और प्रमाणित नहीं की जाती है। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 14 सितंबर, 2007 द्वारा सूचित किया था कि उन्होंने रॉयल्टी लेखापरीक्षा एक माह में पूर्ण करने के लिए मै0 राय एंड राय से अनुरोध किया है और इस प्रयोजन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा मै0 राय एंड राय को सभी प्रासंगिक दस्तावेज प्रस्तुत किए जाएंगे। चूंकि स्वतंत्र लेखापरीक्षक से रिपोर्ट अभी प्राप्त होनी है, इसलिए केओपीटी इस स्थिति में नहीं है कि मै0 टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को देय रॉयल्टी की वास्तविक राशि के संबंध में कोई अंतिम मत दे सके।

- (ii). टीएमआईएलएल ने अभी वर्ष 2006-07 तक पिछले वर्षों के बर्थ सं. 12 के गैर-लेखापरीक्षित तुलन पत्रक 12 सितंबर, 2007 को प्रस्तुत किए हैं (प्रतिलिपि संलग्न - संलग्नक IV) और इससे सत्य और सही मत प्रतिबिंबित नहीं हो रहे हैं क्योंकि उनके सांविधिक लेखापरीक्षकों को उक्त तुलन पत्रकों को अभी चिह्नित करना है। अतः पिछले वर्षों से संबंधित बर्थ सं. 12 के लिए तुलन पत्रक टीएमआईएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा शीघ्र चिह्नित किए जाने चाहिए।

- (iii). यह जोर दिया गया है कि एचडीसी में बर्थ सं. 12 के विश्वसनीय लेखों को तैयार करने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा लेखांकन मानक-17 के अंगीकरण के लिए प्रमाणिक और तत्काल आवश्यकता है, जो प्रत्येक वर्ष उनके लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों का हिस्सा तैयार करेगा। टीएमपी को भी 15 प्रतिशत आरओसीई प्रदान करने के लिए ठीक प्रकार से तैयार किए गए तुलन पत्रकों, उनके सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित, की आवश्यकता होती है।

टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर, 2007 द्वारा पुष्टि की है कि वर्तमान वित्तीय वर्ष से आगे, वे बर्थ सं. 12 को एक पृथक व्यापार क्षेत्र मानेंगे और, तदनुसार, एएस-17 की अपेक्षा के अनुसार प्रासंगिक वित्तीय सूचना कोलकाता पतन न्यास की सूचना के अनुसार कम्पनी के वार्षिक लेखों में उनके द्वारा प्रकट जाएगी।

- (iv). कोलकाता पतन न्यास ने टीएमआईएलएल को केवल बर्थ सं. 12 के लिए लाइसेंस करार के प्रयोजन के लिए "विशेष प्रयोजन वाहन" रूप में प्रचालन करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करने की सलाह दी है। टीएमआईएलएल ने सूचित किया है कि वे इस मुद्दे पर ठीक प्रकार से विचार कर रहे हैं।

9.1. यह पुनः दोहराया जाता है कि टीएमआईएलएल ने, साथ ही साथ, उल्लेख किया था कि वह बर्थ सं. 12 के लिए वार्षिक लेखों के पृथक्करण के पश्चात प्रस्तावित दरमान के लिए संशोधित आवेदन प्रस्तुत करेगा। टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी, 2007 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया है। संशोधित प्रस्ताव के बारे में बताया गया है कि यह प्रस्ताव संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों पर आधारित है और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क दाखिल करने संबंधी प्रपत्रों के संशोधित प्रारूप में है। संयोगवश, यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल प्रारंभिक प्रस्ताव वर्ष 2008-09 तक के पूर्वानुमानों के साथ है। संशोधित प्रस्ताव की मुख्य बातें, टीएमआईएलएल द्वारा यथा उल्लिखित, नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

- (i). वर्ष 2006-07 के लिए वित्तीय आंकड़े जनवरी, 2007 तक के वास्तविक आंकड़ों और शेष दो माह के अनुमानों के आधार पर परिकलित किए गए हैं।
- (ii). भावी तीन वर्षों (वर्ष 2007-08 से 2009-10) के अनुमान वर्ष 2006-07 के अनुमानों के आधार पर संशोधित किए गए हैं।
- (iii). स्फीति कारक 4.5 प्रतिशत पर विचार किया गया है, परंतु इसने अनुरोध किया है कि यदि वर्तमान वर्ष की स्फीति 5.5 प्रतिशत से 6.5 प्रतिशत रहती है तो प्रस्ताव पर निर्णय लेते समय इसपर विचार किया जाए।
- (iv). यातायात पूर्वानुमान इस परिकल्पना पर लगाए गए हैं कि केओपीटी के सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 29 दिसम्बर, 2006 के मद्देनजर गेट सुपुर्दगी/वैगन लदाई के लिए प्रभार लागू नहीं है। यह भी माना गया है कि कार्गो के संचलन में कोई रुकावट नहीं होगी जैसाकि केओपीटी द्वारा वर्तमान में अधिरोपित किया गया है।
- (v). इस्पात के आयातों में कमी देश में ही इस सामग्री के उत्पादन के कारण है और निर्यातों में कमी उच्च घरेलू माँग के कारण है।
- (vi). वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लागत विवरणों में दिए गए आय और व्यय वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखों से भिन्न है, क्योंकि वार्षिक लेखों में केओपीटी के दरमान में केवल अधिसूचित गतिविधियों से होने वाली आय तथा व्यय को ही लिया गया है। बर्थ सं. 12 में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं अर्थात् बाँधना, सुरक्षा देना, कार्गो की डनेजिंग, सिलिंग तथा गियर्स उपलब्ध करवाना और आयात कार्गो खोलना आदि से होने वाली आय, जो केओपीटी के दरमान में नहीं दिखाया गया है, लागत विवरणों में दी गई आय तथा व्यय परिगणनाओं में शामिल की गई है।
- (vii). टीएमआईएलएल के लाइसेंसशुदा क्षेत्र और लाइसेंसशुदा क्षेत्र से बाहर पतन क्षेत्र के बीच कार्गो के स्थानांतरण के लिए वर्ष 2006-07 के दौरान केओपीटी द्वारा अधिरोपित प्रतिबंध के कारण, टीएमआईएलएल घुना-पत्थर प्रहस्तन नहीं कर सका (जिसके लिए ज्यादा भंडारण क्षेत्र की आवश्यकता होती है)। इसी के परिणामस्वरूप, निर्धारित क्षमता 9 लाख से 5 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष की गई है।
- (viii). टीएमआईएलएल ने टर्मिनल की क्षमता को रेलवे साइड के साथ अतिरिक्त 63,000 वर्ग मी. भूखंड के पट्टे और विकास को लेते हुए वर्ष 2009-10 तक बढ़ाकर 10 लाख मी.ट. करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रक्रिया से, टीएमआईएलएल से, टीएमआईएलएल संपूर्ण प्रहस्तन प्रचालन (जलयान पर/से लदाई/उतराई, तट प्रहस्तन और भंडारण) का निष्पादन करेगा। इस संबंध में, यह उल्लेख किया गया है कि टीएमआईएलएल 54,000 वर्ग-मी. भूखंड जनवरी, 2032 में समाप्त होने वाले पट्टे पर पहले ही ले चुका है। इस प्रयोजन के लिए लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम निवेश दायित्व के लिए लगभग ₹ 25.50 करोड़ की अतिरिक्त राशि परिकल्पित की गई है।
- (ix). रॉयल्टी केओपीटी के संशोधित प्रशुल्क के आधार पर परिकलित की गई है। चूंकि लाइसेंस करार पर जुलाई, 2003 को हस्ताक्षर किए गए थे, इसलिए रॉयल्टी/राजस्व भाग लागत कीमत के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (x). लागत विवरणों द्वारा दर्शाए गए परिणाम हैं:

(रूप में करोड़ों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
आय के सामने	19.79	30.35	31.57	31.57
आरओसीई के पश्चा अधिशेष/घाटा	-0.98	0.75	-1.32	-0.95
आय के % के रूप में अधिशेष/घाटा	-5%	2%	-4%	-3%

9.2. टीएमआईएलएल ने अपने पूर्व प्रस्ताव की तुलना में प्रस्तावित दरमान और शासित शर्तें संशोधित की हैं। टीएमआईएलएल द्वारा किए गए प्रमुख बदलाव नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

- (i) घाटशुल्क:
 - (क). मर्दों अर्थात् उर्वरक, कंटेनर, लट्टे और टिम्बर पर घाटशुल्क 45 प्रतिशत से बढ़ाकर 80 प्रतिशत किया गया है।
 - (ख). चूना पत्थर पर घाटशुल्क में 20 प्रतिशत तक की कटौती की गई है।
 - (ग). लौह अयस्क के लिए नई दर निर्धारित की गई है।
 - (घ). अन्य कार्गो पर घाटशुल्क वसूली प्रति टन आधार से यथामूल्य आधार पर किया गया है।
- (ii) ऑन-बोर्ड प्रभार:

ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों के लिए पूर्व प्रस्तावित दर ऑन-बोर्ड प्रभारों और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण में बांटी गई है। प्रस्तावित दरें, यदि जोड़ी जाती हैं, पूर्व प्रस्तावित दरों की अपेक्षा अधिक दर होती हैं। उर्वरकों और लट्टों आदि के मामले में, प्रस्तावित वृद्धि 100 प्रतिशत से अधिक होती है।
- (iii). लदाई/उतराई/पुनः चट्टा लगाना:

सभी मर्दों के लिए प्रस्तावित दर पूर्व प्रस्तावित दरों से कम है।
- (iv). विलंबशुल्क:

संशोधित प्रस्ताव में, पहले प्रस्तावित 3 निःशुल्क दिवसों के विपरीत प्रयोक्ताओं को निःशुल्क दिवस नहीं दिए गए हैं। तथापि, विलंबशुल्क की दरें कम की गई हैं।
- (v). परिवहन:

टीएमआईएलएल ने अपने द्वारा किए गए परिवहन के लिए नया बदलाव शुरू किया है।
- (vi). विविध प्रभार:

टीएमआईएलएल ने विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए अपने प्रस्तावित दरमान की धारा 10 के अधीन कुछ विविध नई दरें/लेवी शामिल की हैं।

9.3. सितम्बर, 2007 में, टीएमआईएलएल ने पिछले वर्षों के संशोधित आंकड़ों के साथ टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों के आधार पर प्रतिवेदित करते हुए लागत विवरण भेजे हैं और बताया गया है कि वे उनके सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित किए गए हैं। टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित निवेदन किए हैं:

- (i). हल्दिया में निष्पादित सभी प्रस्तावित गतिविधियों के लिए पिछले वर्षों के आंकड़े इस तथ्य के बावजूद पहले प्रस्तुत कर दिए गए थे कि वे बर्थ सं. 12 के भीतर अथवा बर्थ सं. 12 के बाहर निष्पादित किए गए थे। ऐसा वित्तीय स्थितियों को इस प्रकार प्रस्तुत करने के लिए किया गया था कि सभी प्रस्तावित गतिविधियों के लिए अलग-अलग प्रकार से तुलना की जा सके।

अब हम एमपीटी अधिनियम, 1963 के अधीन आने वाले बर्थ सं. 12 के केवल भीतर निष्पादित गतिविधियों के लिए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए प्रपत्र-3 में वित्तीय स्थितियां प्रस्तुत कर रहे हैं। ये आंकड़े हमारे सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित पृथक्कृत लेखों के अनुसार हैं।
- (ii). पिछले वर्षों के लिए स्वीकार्य अधिशेष (अर्थात् वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए) नियोजित पूंजी के 18 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए हैं।
- (iii). आगामी वर्षों के लिए प्रस्तावित आंकड़े भी कुछ शुद्धियों के साथ शामिल किए गए हैं जिसकी सूचना आपको हमारे पत्र सं. टीएमआईएलएल/64/2007-08 दिनांक 11 मई, 2007 द्वारा दी गई थी। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के स्वीकार्य अधिशेष संशोधित मानकों के अनुसार व्यापार परिसंपत्तियों का 16 प्रतिशत कर दिया गया है। हमारे मूल निवेदन में वे 15 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए थे।
- (iv). आगामी वर्षों के लिए संभावित वित्तीय स्थितियां भी वर्तमान दरों पर शामिल की गई हैं। हमारे पत्र दिनांक 11 मई, 2007 द्वारा आपको यथा सूचित शुद्धियां श्रमिक लागत में की गई हैं।
- (v). वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए प्रपत्र-3 के क्रम सं. IX में निर्दिष्ट अधिशेष व्याज और टैक्स से पूर्व अधिशेष में है। प्रमाणित पृथक्कृत लेखों में, व्याज लागतें आनुपातिक आधार पर बर्थ सं. 12 और हल्दिया (बर्थ सं. 12 से इतर) के बीच आबंटित किए गए हैं। हमारे दिनांक 21-08-2007 के मेल द्वारा आपको पहले प्रस्तुत व्याज आंकड़े हारबर मोबाइल क्रेन के अधिग्रहण के लिए प्राप्त किए गए ऋण के लिए खर्च कुल व्याज थे।

10. संशोधित प्रस्ताव की प्रतिलिपि लाइसेंसदाता और प्रासंगिक उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां टीएमआईएलएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। तथापि, टीएमआईएलएल ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रतिसाद नहीं दिया था।

11. टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव से सामने आने वाले कुछ मुद्दों पर टीएमआईएलएल और केओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण अपेक्षित थे। तदनुसार, टीएमआईएलएल से अपेक्षित ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और टीएमआईएलएल/केओपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

टीएमआईएलएल से मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और टीएमआईएलएल का प्रतिसाद:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	टीएमआईएलएल का प्रतिसाद
क.	टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि लागत विवरण में वर्ष 2004-05 और 2005-06 में दिए गए आय और व्यय वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखों से भिन्न हैं। इस संबंध में, टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि वार्षिक लेखों में सिलिंग्स तथा गियर्स और आयात कार्गो खोलना आदि देते हुए, कार्गो को बांधने/सुरक्षा देने/उनेजिंग से होने वाली आय को शामिल नहीं करने के पीछे की तर्कसंगतता स्पष्ट करें। टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि उपर्युक्त गतिविधियों से होने वाले आय तथा व्यय देते हुए लेखापरीक्षित विवरण भेजें।	लेखापरीक्षकों ने अपनी लेखापरीक्षा रिपोर्ट दिनांक 10 जनवरी, 2007 में स्पष्ट किया गया है कि टीएमआईएलएल के वित्तीय विवरण केवल उन गतिविधियों पर विचार करते हुए तैयार किए गए हैं जो गतिविधियां केओपीटी द्वारा निष्पादित की जाती हैं। चूंकि कार्गो बांधना, सुरक्षा देना और उनेजिंग सिलिंग्स और गियर्स उपलब्ध करवाना आदि केओपीटी के दरमान में शामिल नहीं किए गए हैं, इसलिए इन्हें रॉयल्टी प्रयोजनों के लिए वित्तीय विवरण में लेखा में नहीं लिया गया था। तथापि, जैसाकि ये गतिविधियां टीएमआईएलएल द्वारा निष्पादित की जा रही हैं, हमने इसे ही हमारे प्रमुख के निर्धारण के लिए आपको भेजी थी। हम इन लेखापरीक्षित लागतों को प्राप्त करने की प्रक्रिया में हैं और आपको शीघ्र ही भेजे जाएंगे।
(ii).	टीएमआईएलएल से यह अनुरोध भी है कि वर्तमान दरें भेजें जिसपर ये सेवाएं उपयोक्ताओं को प्रदान की जाती हैं।	टीएमआईएलएल ने ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण की दरें भेजी हैं, कि इसने अपने प्रमुख ग्राहक (टाटा स्टील) से इतर अपने ग्राहकों से वसूल की हैं। टीएमआईएलएल ने भिन्न-भिन्न ग्राहकों के लिए भिन्न-भिन्न दरें इस आधार पर वसूल की हैं कि कुछ ग्राहकों के पास उनके अपने एलएसडी संविदाकार हैं जो वे गतिविधियां निष्पादित करते हैं और इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा छूट दी गई थी। टीएमआईएलएल के पास दरों की कोई निर्धारित अनुसूची नहीं थी और ग्राहकों के साथ बातचीत रने के परचात यह दरें वसूल की गई थीं। टीएमआईएलएल द्वारा भेजा गया विवरण दर्शाता है कि ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार (एलएसडी सहित) ₹0 119 प्रति टन से ₹0 235 प्रति टन है। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार (एलएसडी अतिरिक्त) ₹0 70 प्रति टन से ₹0 250 प्रति टन है। टीएमआईएलएल ने आगे उल्लेख किया है कि इस्पात निर्यात के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण दर, जहां तक टाटा स्टील का संबंध है, एलएसडी घटक सहित ₹0 119/- प्रति टन है। यह दर वर्ष 2002 में मोल-भाव की गई थी और अभी वैध है। इसी प्रकार, टाटा स्टील के लिए चूना-पत्थर हेतु ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण ₹0 16.50 प्रति टन की मोल-भाव की गई दर है।
(iii).	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए लागत विवरण भेजे हैं। टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि बर्थ सं. 12 में उसके द्वारा चलाई जा रही सभी गतिविधियों के लिए वास्तविक आय और व्यय विधिवत् लेते हुए वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लागत विवरण भेजें।	वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण पहले ही भेजे जा चुके हैं। बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा चलाई गई सभी गतिविधियों को ध्यान में रखते हुए नए वित्तीय विवरण तैयार किए जा रहे हैं और विधिवत् लेखापरीक्षित जल्द भेजे जाएंगे। मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक हमें नए लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण प्राप्त नहीं हुए थे।
1.	प्रवालन आय	
(i).	लागत विवरण में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वास्तविक कार्गो प्रहस्तन आय दिखाने के अलावा, टीएमआईएलएल ने "अन्य" के अधीन तत्संबंधी दो वर्षों के लिए ₹0 12 लाख और ₹0 72 लाख आय के रूप में दिखाया है। यह अन्य आय तत्संबंधी दो वर्षों संबंधी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में शामिल किया गया नहीं पाया गया है, जबकि यह समाधान विवरण में यह कहते हुए दर्शाया गया है कि यह लेखों के अनुसार है। यह प्रतीत होता है कि यह अन्य आय टीएमआईएलएल में कार्गो के भंडारण के लिए प्लॉट के आबंटन के पट्टा किरायों और उपस्कर प्रभारों से संबंधित है। इस आय को वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखों में सुविचारित नहीं किए जाने के कारण स्पष्ट करें।	अन्य आय जिसमें प्लॉट किराया और उपस्कर किराया आय शामिल है, निम्नलिखित रूप में वार्षिक लेखों में शामिल की गई है: (क). वार्षिक लेखों की अनुसूची 6 में "किराया (प्लॉट किराया सहित)" रूप में व्यय की मद दर्शाता है। इस मद के सामने दर्शाया गया मूल्य उस अवधि के दौरान अर्जित प्लॉट किराया आय का कुल व्यय है। (ख). उपस्कर किराया आय "उपस्कर" शीर्ष के अधीन अनुसूची 5 में शामिल की गई है।

(ii).	वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए लागत विवरण में सुविचारित वास्तविक अन्य आय की परिगणनाएं भेजें।	वर्ष 2007-08 से 2009-10 की परिगणनाएं आय परिकलन पत्रक में दिए गए हैं। पूर्ववर्ती वर्षों की आय प्रपत्र 2ख में वास्तविकताओं में दिए गए हैं।
(iii).	<p>यह केओपीटी द्वारा आबंटित 14,000 वर्ग मी. का बैकअप क्षेत्र रहा है। टीएमआईएलएल ने भी बताया था कि उसने बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए 54,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड लिया है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजें:</p> <p>(क). 14,000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र और 54,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड संबंधी आबंटन पत्र की प्रतिलिपि भेजें।</p> <p>(ख). 14,000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र और 54,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड के लिए देय पट्टा किराये के अलावा, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्लॉट किरायों संबंधी अनुमानित व्यय में 9000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड और 5000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड पट्टा किराये पर विचार किया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 14,000 वर्ग मी. के उक्त अतिरिक्त अनावृत भूखंड से होने वाली भंडारण आय का अनुमान नहीं लगाया गया है। 14,000 वर्ग मी. के अतिरिक्त अनावृत भूखंड के उपयोग का तरीका स्पष्ट करें।</p> <p>(ग). 14,000 वर्ग मी. अतिरिक्त अनावृत भूखंड के आबंटन संबंधी आबंटन पत्र की प्रतिलिपि भेजें।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने 54,000 वर्ग मी. भूखंड की आबंटन पत्र दिनांक 28 दिसंबर, 2006 की प्रतिलिपि भेजी है।</p> <p>9000 वर्ग मी. से होने वाली किराया आय इस प्रस्ताव में सुविचारित की गई है।</p> <p>(i). टीएमआईएलएल ने पत्र दिनांक 13 अक्टूबर, 2006 की प्रतिलिपि भेजी है जिसमें कहा गया है कि बर्थ सं. 12 के पीछे 5000 वर्ग मी. के अनावृत भूखंड का आबंटन कार्गो के भंडारण के लिए 1 अक्टूबर, 2006 से 31 अगस्त, 2007 तक अल्पावधि लाइसेंस आधार पर विस्तारित किया गया है।</p> <p>(ii). 9000 वर्ग मी. के आबंटन के आवेदन की प्रतिलिपि जो भेजी गई बताई गई है टीएमआईएलएल के पत्र दिनांक 11 मई, 2007 के साथ नहीं पाई गई थी। तथापि, केओपीटी ने, साथ ही साथ, अपने पत्र दिनांक 11 मई, 2007 में पुष्टि की है कि टीएमआईएलएल ने अतिरिक्त 9000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड के आबंटन के लिए आवेदन प्रस्तुत किया था और यह केओपीटी के सक्रिय विचाराधीन बताया गया है।</p>
(iv).	<p>वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लौह अयस्क प्रहस्तन से आय के अनुमानों में, टीएमआईएलएल ने, साथ ही साथ, रैक से लौह अयस्क की उतराई और प्लॉट के साइडिंग से लौह अयस्क के परिवहन से होने वाली आय पर विचार किया है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें:</p> <p>(क). वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए रैक से उतराई और साइडिंग से प्लॉट परिवहन से होने वाली आय के अनुमानन के लौह अयस्क यातायात के केवल 50 प्रतिशत पर विचार करने का कारण।</p> <p>(ख). वर्ष 2007-08 के लिए उक्त दो गतिविधियों से होने वाली आय का अनुमानन नहीं करने के लिए कारण।</p> <p>(ग). प्लॉट में चलाई गई अनुवर्ती गतिविधियां अर्थात् उतराई और प्लॉट में चट्टा लगाना, प्लॉट में कार्गो को ऊँचा लगाना, नौभरण के समय डम्पर पर लदाई, हुक प्वाइंट पर परिवहन और हुक प्वाइंट पर हीपिंग को लौह अयस्क के संपूर्ण कार्गो में लिया गया है। ऐसी स्थिति में, प्लॉट पर शेष 50 प्रतिशत लौह अयस्क कार्गो की प्राप्ति का प्रकार स्पष्ट करें, और, रैक द्वारा के अलावा प्राप्ति के दौरान शेष 50 प्रतिशत लौह अयस्क कार्गो के प्रहस्तन से होने वाली आय, यदि कोई हो, अनुमानित करें और परिगणनाओं के साथ हमें भेजें।</p>	<p>(क). टीएमआईएलएल कुल लौह अयस्क यातायात के 50 प्रतिशत की रेल मार्ग द्वारा और शेष 50 प्रतिशत सड़क मार्ग द्वारा अपेक्षा करता है।</p> <p>(ख). वर्ष 2007-08 के दौरान, टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में कोई रेलवे साइडिंग सुविधा प्रहस्तन नहीं करेगा। इसलिए, रेल द्वारा प्राप्त कार्गो पर कोई आय अनुमानित नहीं की गई है। रेलवे साइडिंग सुविधा वर्ष 2008-09 में निर्मित की जाएगी।</p> <p>(ग). चूंकि कार्गो का केवल 50 प्रतिशत सड़क मार्ग द्वारा प्राप्त होगा, इसलिए प्रहस्तन के कारण इस मात्रा पर आय लागत विवरण में सुविचारित की गई है। आय परिकलन पत्रक के सैल सं. 214 का अवलोकन करें।</p>

2.	प्रचालन लागत:											
(i).	कृपया वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए प्रपत्र-3ख के अनुसार प्रचालन लागत की सभी मदों के लिए परिगणनाएं भेजें।	हम सभी प्रचालन लागतों के ब्योरे निर्धारित प्रपत्र 3ख में उपलब्ध करवाने की स्थिति में नहीं हैं। हमने सभी परिगणनाओं के ब्योरे उपलब्ध करवाने के लिए प्रपत्र को संशोधित किया है।										
(ii).	बर्थ सं.12 में अनुरक्षण श्रमिक की अनुमानित लागत के 80 प्रतिशत प्रमाजन के लिए आधार स्पष्ट करें।	हल्दिया में सभी उपस्कर, 3 सं. लोडर्स और 1 सं. आईटी-12 के अलावा, बर्थ सं. 12 से जुड़े हुए हैं। ये उपस्कर हम बेड़ा क्षमता के 80 प्रतिशत पर परिगणित किए गए हैं। अतः अनुरक्षण श्रमिक लागत का वेतन 80 प्रतिशत हमारी परिगणनाओं में लिया गया है।										
(iii).	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए उपस्करों हेतु प्रचालक और अनुरक्षण श्रमिक लागत का अनुमान लगाया है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें: (क). कृपया उपस्करों के लिए प्रचालक और अनुरक्षण श्रमिक के अलावा अनुरक्षण श्रमिक उप-संविदाकार का औचित्य बताएं। (ख). कृपया प्रचालक लागत और ट्रेलर ड्राईवर लागत तथा ट्रेलर हैल्पर लागत के लिए क्रमशः ₹0 332 और ₹0 330 प्रति व्यक्ति पारी दरों का औचित्य बताएं।	प्रचालक लागत केवल प्रचालकों को नियुक्त करने के लिए है जबकि अनुरक्षण श्रमिक अनुरक्षण कार्य में संलग्न मानी गई है। ट्रेलर हैल्पर लागत की दर में टंकण भूल के लिए हमें खेद है। यह ₹0 330 की बजाय ₹0 270 प्रति व्यक्ति पारी पड़ा जाए। लागत विवरण में तदनुसार बदलाव किया जाएगा।										
(iv).	अनुमानित उपस्कर चालन लागत के मामले में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें: (क). कृपया तेल और ल्यूबरिकेंट्स की लागत, मरम्मतें तथा अनुरक्षण और उपस्कर पंजीकरण लागत संबंधी वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़े ब्रेकअप के साथ भेजें जैसे वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इन मदों के अनुमानित व्यय के लिए भेजे गए हैं।	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2006-07 के लिए निम्नलिखित वास्तविक लागत भेजी है: <div style="text-align: right;">(रुपये लाखों में)</div> <table><tr><td>तेल और ल्यूबरिकेंट्स</td><td>55.44</td></tr><tr><td>मरम्मतें और अनुरक्षण</td><td>27.55</td></tr><tr><td>उपस्कर पंजीकरण</td><td>27.55</td></tr><tr><td>पल्लन परमिट</td><td>1,48,500</td></tr><tr><td>सड़क कर और फिटनेस</td><td>3,07,150</td></tr></table>	तेल और ल्यूबरिकेंट्स	55.44	मरम्मतें और अनुरक्षण	27.55	उपस्कर पंजीकरण	27.55	पल्लन परमिट	1,48,500	सड़क कर और फिटनेस	3,07,150
तेल और ल्यूबरिकेंट्स	55.44											
मरम्मतें और अनुरक्षण	27.55											
उपस्कर पंजीकरण	27.55											
पल्लन परमिट	1,48,500											
सड़क कर और फिटनेस	3,07,150											
	(ख). तेल और ल्यूबरिकेंट के अनुमानों में डीजल लागत के अनुपात के रूप में 25 प्रतिशत ल्यूबरिकेंट लागत पर विचार करने के लिए आधार बताएं।	सामग्री प्रहस्तन उपस्करों के मामले में यह सामान्यतः स्वीकृत सिद्धांत है कि ल्यूबरिकेंट लागत डीजल लागत की लगभग 25 प्रतिशत होगी।										
	(ग). उन सभी तीन विचाराधीन वर्षों के लिए जब अनुमानित यातायात एकसमान नहीं होता है, उस समय विभिन्न उपस्करों के प्रचालनों के घंटे एकसमान स्तर पर विचार करने के लिए कारण। टीएमआईएलएल को अनुमानित यातायात संबंधी प्रचालन के घंटों के समायोजन पर विचार करना चाहिए और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमानित तेल और ल्यूबरिकेंट लागत को संशोधित करना चाहिए।	चूंकि 0.9 और 0.95 मिलियन टन के बीच अनुमानित यातायात लगभग एकसमान है, इसलिए उपस्कर के प्रचालनों का घंटा भी एकसमान रूप में सुविचारित किया गया है। हमारा अनुरोध है कि इसपर उसी प्रकार से मान लिया जाए जैसा हमारे द्वारा प्रस्तुत किया गया है।										
	(घ). प्रत्येक उपस्कर के मामले में मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमान के आधार वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भेजें।	विभिन्न मशीनों, प्राथमिक रूप में हारबर मोबाइल क्रेन जोकि सबसे महंगी है, की उपस्कर वारंटी खत्म हो रही है। ऐसी आयातित मशीनों के पुर्जे बहुत महंगे होते हैं। यह मरम्मत और अनुरक्षण लागत के हमारे अनुमानों में दर्शाया गया है।										
	(ड). छोटे लोडर के अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों को प्रासंगिक संविदा करार की प्रतिलिपियों के साथ परिगणनाओं द्वारा समर्थित करें।	1 दिसम्बर, 2006 से 31 मार्च 2007 अवधि के लिए वैध संविदा दिनांक 1 फरवरी, 2007 की प्रतिलिपि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई है। संविदा दर ₹0 6000 प्रति पारी है। 25,000 टन चूना पत्थर का वहन करने वाले पोत को पूरा करने के लिए, होल्डस के भीतर छोटे लोडर्स की 20 उपस्कर पारियां अपेक्षित हैं। यह हमारे पूर्व अनुभव पर आधारित है। ऐसे लोडर का किराया प्रभार ₹0 6000 प्रति पारी है।										

(च). टीएमआईएलएल ने केओपीटी को वर्ष 2007-08 के लिए देय 5000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड के लिए, साथ ही साथ, प्लॉट किराये का अनुमान लगाया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए इस 5000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड के लिए प्लॉट किराये का अनुमान नहीं लगाने का कारण बताएं।	अक्टूबर, 2007 से 54,000 वर्ग मी. प्लॉट में प्रचालन शुरू करने के पश्चात 5000 वर्ग मी. अनावृत भूखंड वापस लौटाने की योजना है।
(छ). निम्नलिखित परिसंपत्तियों के मामले में कृपया अनुमानित बीमा लागत के समर्थन में संविदाओं की अधुनातन प्रतिलिपियां भेजें। (i). मोबाइल हारबर क्रैन (ii). उपस्कर (iii). अचल जेट्टी (iv). वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 33.55 लाख बीमा लागत के लिए सुविचारित बर्थ सं. 12 में परिसंपत्तियों के ब्योरे ₹ 33.55 लाख की अनुमानित राशि के समर्थन में बीमा करार की प्रतिलिपि के साथ भेजें। वर्ष 2007-08 की अपेक्षा वर्ष 2008-09 के लिए बीमा लागत के अनुमानन में इस खाते में 12 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करने का आधार भी बताएं।	टीएमआईएलएल ने बीमा संविदाओं की प्रतिलिपियां भेजी हैं जो दर्शाती हैं कि वर्ष 2006-07 से संबंधित बीमा संविदा कुछ उपस्करों के लिए है और वर्ष 2007-08 के लिए कुछ अन्य उपस्करों के लिए है। चूंकि रेलवे साइडों, ढके हुए भांडागार और बिजली फिटिंग्स आदि से सुसज्जित नया स्टेकयार्ड वर्ष 2008-09 के दौरान शुरू हो जाएगा, इसलिए हमारे प्रस्ताव में निर्दिष्ट बीमा व्यय तदनुसार वृद्धि की गई है।
(ज). इस्पात नौभरण के मामले में वर्ष 2007-08 के लिए बांधना, सुरक्षा देना, डनेजिंग (एलएसडी)/खोलना गतिविधि के लिए अनुमानित व्यय के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने ₹ 84 प्रति मीट्रिक टन की दर पर विचार किया है। परंतु इस्पात नौभरण (टाटा स्टील खाता) संविदा दिनांक 28 जनवरी, 2005 की प्रतिलिपि के संलग्नक-1 में दो दरें ₹ 80 प्रति मीट्रिक टन और ₹ 37 प्रति मीट्रिक टन दी गई हैं। कृपया स्पष्ट करें।	टाटा स्टील के संविदा को वर्ष 2002-03 में अंतिम रूप दिया गया था जोकि एलएसडी के लिए पुरानी दर दर्शाता है। उप-संविदाकार कम से कम ₹ 10 प्रति टन की वृद्धि के लिए कहता रहा है जिसपर अभी भी बातचीत चल रही है और जब अंतिम रूप दे दिया जाएगा तो पूर्वव्यापी प्रभावी होगा।
(झ). (i). स्टिकर/टैग लेखन और कलर कोडिंग तथा प्रेषण संबंधी सेवाओं के लिए व्ययों का अनुमान लगाने के लिए सं. 5 प्रति मीट्रिक टन के अंगीकरण का आधार बताएं। (ii). टीएमआईएलएल के विभिन्न कार्गो मर्चें की भीतरी पत्तन परिवहन संबंधी व्यय अनुमानन के लिए विभिन्न दरें अंगीकृत की हैं। अंगीकृत दरें ₹ 35 प्रति मीट्रिक टन से ₹ 48 प्रति मीट्रिक टन के बीच हैं। परंतु टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए दस्तावेज [(टीएमआईएलएल के पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2006 का परिशिष्ट-III (क)] की प्रतिलिपि ₹ 34 प्रति मीट्रिक टन की दर दर्शाती है। यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने अपने ट्रेलर द्वारा परिवहन की लागत ₹ 34 प्रति मीट्रिक टन है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा संप्रेषित किया गया है। (iii). अनुमानित सर्वेक्षण व्ययों के लिए अंगीकृत दरें संविदा की अधुनातन प्रतिलिपियों के साथ वैधीकृत की जाएं।	यह उप-विक्रेता के साथ हुए करार के अनुसार है। सेवा करार दिनांक 01-09-2006 की प्रतिलिपि संलग्न की गई है। यह दर वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 4.50 है और 4.50 प्रतिशत स्फीति के साथ यह दर ₹ 5 है। ₹ 35 से ₹ 48 प्रपत्र सं. 3ख के सैल सं. जी320 और जी316 में दिखाने वाले आंकड़ों पर आधारित है। यह स्पष्ट किया जाता है कि कार्गो की उन श्रेणियों के लिए ये आंकड़े लाखों में हैं। सुविचारित दर ₹ 40 प्रति टन है जोकि, ईंधन मूल्य वृद्धि खंड रखते हुए, विक्रेता के साथ हुए हमारे करार पर आधारित है। वर्ष 2004-05 करार करने के समय हल्दिया में डीजल मूल्य ₹ 25.95 प्रति लिटर था जिसके आधार पर ₹ 35 प्रति टन की दर पर मोल-भाव किया गया था। मार्च, 2006 को डीजल मूल्य ₹ 33 प्रति लिटर था जिसपर भीतरी पत्तन परिवहन के लिए संशोधित दर ₹ 36.80 प्रति टन परिगणित की गई है और उसपर वर्ष 2006-07 के लिए 4.50 प्रतिशत लागू की गई है। यह भीतरी पत्तन परिवहन की लागत ₹ 40 प्रति टन बनाता है। टीएमआईएलएल ने चूना पत्थर की 7.50 लाख टन मात्रा के लिए चूना-पत्थर सर्वेक्षण हेतु ₹ 22.06 लाख के कुल मूल्य के लिए 1-4-06 से 30-06-07 अवधि के लिए वैध सेवा करार दिनांक 18-08-2006 की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है। टीएमआईएलएल ने विभिन्न प्रकार के इस्पात के स्टॉक लेखांकन के लिए सेवा करार दिनांक 16-11-2006 की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है। यह करार ₹ 61 लाख मूल्य के लिए है जिसकी वैधता अवधि 1-8-2006 से 30-06-2007 है।

	<p>(.) केओपीटी ने अपनी रिपोर्ट दिनांक 15 जून, 2006, के साथ-साथ, उल्लेख किया है कि टीएमआईएलएल स्टीमर एजेंट के रूप में प्रचालन कर रहा है जोकि बताया गया है कि लाइसेंस करार के उपबंधों से परे है और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 की परिधि से परे है। टीएमआईएलएल ने निकासी और अग्रेषण व्ययों का अनुमान रु० 4 प्रति मीट्रिक टन लगाया है और इस गतिविधि के लिए रु० 10 प्रति मीट्रिक टन की दर वसूली का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क अधिसूचित करे जो महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के उपबंध की परिधि से परे हों।</p>	<p>टीएमआईएलएल अपने ग्राहकों को कई सेवाएं प्रदान करता है। सी एंड एफ गतिविधि में ग्राहकों के माध्यम से दस्तावेजों की कार्यवाही शामिल है। देखने और उन्हें कस्टम हाऊस एजेंट नियुक्त करने की बजाय, कई ग्राहक आयात अथवा निर्यात संबंधी सभी गतिविधियों को देखने के लिए एकल-खिड़की एजेंसी चाहते हैं और टीएमआईएलएल से "कस्टम क्लियरेंस" की यह गतिविधि भी प्रदान करने का अनुरोध किया है। यदि सी एंड एफ गतिविधि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 की परिधि से परे मानी जाती है तो हमें ऐसी सलाह दी जाए और हमारे प्रस्ताव से अलग कर दिया जाएगा।</p>
	<p>(ट). कृपया अन्य व्ययों की श्रेणी में "विविध प्रचालन व्यय" के अधीन सुविचारित विभिन्न मदों के मामले में वर्ष 2004-05 से 2006-07 के वास्तविक व्यय भेजें। यह अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p> <p>(i). साइडिंग पर कार्गो उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट को परिवहन की गतिविधि के मामले में वर्ष 2007-08 के लिए कोई व्यय अनुमानित नहीं किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए रु० 99 लाख का अनुमानित व्यय लागत व्ययों के साथ न्यायोचित ठहराएं।</p> <p>(ii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्लॉटों के सिविल अनुरक्षण के लिए क्रमशः रु० 30 लाख, रु० 110 लाख और रु० 50 लाख का अनुमानित व्यय लागत व्ययों एवम् वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित उच्चतर राशि (रु० 110 लाख) के कारणों के साथ न्यायोचित ठहराएं।</p>	<p>वास्तविक व्ययों के ब्योरे शीघ्र ही भेजे जाएंगे। (इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक हमें ये ब्योरे प्राप्त नहीं हुए थे)।</p> <p>(i). चूंकि नए प्लॉट में रेलवे साइडिंग वर्ष 2007-08 में तैयार नहीं हो पाएगा, इसलिए साइडिंग में उतराई संबंधी लागत और परिवहन पर विचार नहीं किया गया है। (टीएमआईएलएल ने वर्ष 2008-09 के लिए रु० 99 लाख को न्यायोचित ठहराने के लिए लागत व्ययों नहीं भेजे हैं)।</p> <p>(ii). बर्थ सं. 12 के पीछे का 14000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र प्रचालन मुश्किलों को दूर करने में अपर्याप्त पाया गया है। 3000 वर्ग मी. का ढका हुआ भांडागार प्रचालन मुश्किलों, विशेषतः हारबर मोबाइल क्रेन और अन्य मोबाइल उपकरणों के संचलन में, को बढ़ाते हुए बैकअप क्षेत्र को और कम किया है। इसीलिए, ढके हुए भांडागार को बर्थ सं. 12 के बैकअप क्षेत्र से वर्ष 2008-09 नए आबंटित प्लॉट में स्थानांतरित करने की योजना बनाई गई है। रु० 75 लाख राशि की स्थानांतरण लागत वर्ष 2008-09 के दौरान "सिविल अनुरक्षण" में शामिल की गई है।</p>
	<p>(ठ). (i). टीएमआईएलएल से अनुरोध है कि वर्ष 2007-08 के अपने अनुमान में प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय में वर्ष 2006-07 के वास्तविकताओं से लगभग 28 प्रतिशत की वृद्धि न्यायोचित ठहराएं।</p> <p>(ii). इसी प्रकार, कृपया वर्ष 2006-07 के वास्तविकताओं पर वर्ष 2007-08 में सामान्य उपरिव्ययों के अनुमान में सुविचारित लगभग 23 प्रतिशत की वृद्धि न्यायोचित ठहराएं।</p>	<p>वर्ष 2007-08 में "प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय" और "सामान्य उपरिव्यय" की वृद्धि बर्थ सं. 12 में प्रचालनों में वृद्धि से जुड़ा हुआ है जोकि टर्नओवर में वृद्धि भी दिखाई देता है।</p>

4.	नियोजित पूंजी:				
(i).	टीएमआईएल द्वारा प्रस्तुत किए गए लेखापरीक्षित तुलन पत्रक पूंजी लेखा "मुख्यालय लेखा" रूप में दर्शाता है। कृपया इक्विटी और ऋण रूप में पूंजी लेखा का ब्योरा भेजें, यदि वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए कोई हो। यह उल्लेखनीय है कि बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल का पूंजी ढांचा में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए ऋण और इक्विटी शामिल है।	(रुपये लाखों में)			
		वित्तीय वर्ष	ऋण	इक्विटी	कुल
		2002-03	--	929.00	929.00
		2003-04	644.00	236.00	880.00
		2004-05	692.00	2335.00	3027.00
		2005-06	469.52	2362.48	2832.00
		(रुपये लाखों में)			
		वित्तीय वर्ष	ऋण	ब्याज	टिप्पणियां
		2002-03	644.00	शून्य	कोई ब्याज नहीं क्योंकि ऋण वित्तीय वर्ष के अंत में लिया गया था।
		2004-05	692.00	31.28	हारबर मोबाइल ग्रेन की प्राप्ति के कारण रु० 5.92 लाख का ब्याज पूंजीकृत किया गया था।
		2005-06	469.52	38.61	वर्ष के दौरान ऋण का एक हिस्सा वापस कर दिया गया था। इसलिए, वर्ष की समाप्ति पर ऋण कम था।
(ii).	कृपया प्रपत्र 4क के अनुसार, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल के पूंजी नियोजित आंकड़े भेजें।	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी के ब्योरे भेजे हैं।			

4335 GV07-5

5.	दरमान:	
(i).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.2.1 प्रहस्तित कार्गो के मूल्य की अपेक्षा उसके भार अथवा मात्रा में से किसी की प्रति इकाई पर घाटशुल्क दरों का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। इसीलिए, "अन्य कार्गो" के लिए यथामूल्य आधार पर प्रस्तावित घाटशुल्क दर की समीक्षा और संशोधित की जाए।	हमने इस तर्क को नोट कर लिया है और हम हमारा संशोधित प्रस्ताव भेजेंगे।
(ii).	महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार, इस प्राधिकरण से दरमान और दरमान पर शासित शर्त रेखांकित करने की अपेक्षा की जाती है। विभिन्न कार्गो के परिवहन के लिए प्रस्तावित प्रभार दरमान में शर्तों पर वसूल किए जाने चाहिए। इसलिए टीएमआईएलएल को इस सेवा पर शासित शर्त प्रस्तावित करनी चाहिए।	टीएमआईएलएल ने परिवहन प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया है, जिसके लिए टीएमआईएलएल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, जिसमें एचडीसी के डॉक एक्सटीरियर जोन के भीतर रेलवे साइडिंग और प्लॉट शामिल हैं।

12. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). केओपीटी ने बर्थ सं. 12 की साज-सज्जा, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन और प्रबंधन के लिए 30 वर्षों की अवधि के लिए टीएमआईएलएल के साथ 29 जनवरी, 2002 को लाइसेंस करार (एलए) किया था। केओपीटी ने एलए के उक्त प्रयोजन के लिए बहुउद्देशीय बर्थ सं. 12 इसके बैकअप क्षेत्र के साथ आबंटित किया है। टीएमआईएलएल को सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों की वसूली के लिए प्राधिकृत किया गया है। बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित पोतों के मामले में पोत संबंधी प्रभार केओपीटी द्वारा वसूल किए जाएंगे।
- (ii). (क). केओपीटी ने लाइसेंसधारी को सुविधाओं के आबंटन के लिए राजस्व हिस्सेदारी माडल का अनुसरण किया है। टीएमआईएलएल को अर्जित वास्तविक राजस्व पर पहले से पांचवें वर्ष तक 10.511 प्रतिशत छूट से दसवें वर्ष तक 10.565 प्रतिशत का राजस्व हिस्सा अदा करना है। चूंकि एलए पर हस्ताक्षर करने की तारीख (29 जनवरी, 2002) से पांच वर्षों की प्रारंभिक अवधि 28 जनवरी, 2007 को समाप्त हो चुकी है, इसलिए टीएमआईएलएल को वर्ष 2009-10 तक प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान टीएमआईएलएल का अपने वास्तविक राजस्व का 10.565 प्रतिशत हिस्सा केओपीटी के साथ बांटना होगा।
(ख). टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार में टीएमआईएलएल द्वारा देय अपफंट शुल्क के बारे में उल्लेख नहीं है। तथापि, टीएमआईएलएल ने केओपीटी को अपफंट भुगतान के रूप में ₹ 7.10 करोड़ अदा किए हैं। वर्ष 2002-03 के लिए टीएमआईएलएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे इस स्थिति की पुष्टि करते हैं। केओपीटी ने भी टीएमआईएलएल से ऐसे भुगतान की प्राप्ति स्वीकार की है।
- (iii). केओपीटी के साथ जनवरी, 2002 में लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के पश्चात बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की यह पहली कार्यवाही है। टीएमआईएलएल लाइसेंस करार में एक उपबंध के आधार पर केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क लागू करते हुए बर्थ सं. 12 का प्रचालन करता आ रहा है। परंतु, इसकी सराहना की जानी चाहिए कि एमपीटी अधिनियम इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि पत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त चिह्नित सेवाओं के लिए दरमान अधिसूचित करें। यह उल्लेखनीय है कि महापत्तनों में प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के लिए पृथक दरमान इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाते हैं।

केओपीटी का प्रशुल्क इसके प्रचालनों की लागत और केओपीटी द्वारा किए गए निवेश के संदर्भ में निर्धारित किया गया है। इसलिए, ऐसा निर्धारित प्रशुल्क तब तक प्रासंगिक रहेगा जब तक केओपीटी स्वयं सुविधाओं का प्रचालन करता है। टीएमआईएलएल द्वारा किए गए प्रचालनों के लिए केओपीटी हेतु अनुमोदित प्रशुल्क के अंगीकरण के लिए भी सभी प्रासंगिक कारकों को ध्यान में रखने के पश्चात इस प्राधिकरण द्वारा उस प्रभाव के लिए विशेष प्राधिकार दिया जाता है। विशेष रूप से, केओपीटी ने पुष्टि की है कि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क का इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने की आवश्यकता है। केओपीटी के लिए अनुमोदित किए जाने की आवश्यकता है। केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर बर्थ सं. 12 का प्रचालन करने की टीएमआईएलएल की स्थिति एमपीटी अधिनियम के उपबंधों के विपरीत है। अतः केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क की वसूली के लिए प्रचालक को प्राधिकृत करने वाले प्रासंगिक लाइसेंस करार उपबंध की सांविधिक उपबंधों के अनुसार संशोधित किए जाने की आवश्यकता है।

जब यह तथ्य दिसम्बर, 2003 में इस प्राधिकरण की जानकारी में आया था तो टीएमआईएलएल का फरवरी, 2004 में विस्तृत प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने का निदेश दिया गया था। तत्पश्चात, विकास इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में बताए गए हैं। हमने टीएमआईएलएल के लिए बर्थ सं. 12 में उसके प्रचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की आगे की कार्यवाही एमपीटी अधिनियम के उपबंधों द्वारा यथा अपेक्षित की गई है।

(iv). केओपीटी के संश्लेषित प्रशुल्क के अनुसार राजस्व हिस्सेदारी गणनाओं को आधार देने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पत्तन को इस आधार पर स्वीकार्य नहीं है कि टीएमआईएलएल को प्रचालक द्वारा उसके अर्जित वास्तविक राजस्व पर राजस्व हिस्सा अदा करना होता है। लाइसेंस करार उपबंध 5.1 (क) में विनिर्दिष्ट है कि राजस्व हिस्सेदारी 4.1 (क) के उपबंधों के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक आय पर देय है। 4.1 (क) में कहा गया है कि टीएमआईएलएल एमपीटी अधिनियम उपबंधों के अनुसार समय-समय पर तैयार केओपीटी के दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्यों संबंधी प्रचार प्रसूल करने के लिए हकदार है। टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच विवाद में गए बिना, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए राजस्व हिस्सेदारी परिकल्पना टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिबेदित स्थिति पर आधारित है। इसे केओपीटी के साथ विवाद में टीएमआईएलएल द्वारा लिए गए निर्णय का संयोगवश अनुमोदन नहीं माना जाना चाहिए।

(v). लाइसेंस करार में कहा गया है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 के प्रचालन के लिए विशेष प्रयोजन कम्पनी के रूप में सम्मिलित की गई है। परंतु टीएमआईएलएल के प्रचालन बर्थ सं. 12 तक सीमित नहीं है। इसलिए, केओपीटी की ओर से यह कहना उचित होगा कि वह टीएमआईएलएल के प्रस्ताव पर पत्तन अपनी टिप्पणियां भेजने से पहले बर्थ सं. 12 संबंधी प्रचालनों के लिए टीएमआईएलएल से पृथक्कृत लेखों के लिए कहे। बताया गया है कि टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 के लिए पृथक्कृत लेखे व्यवस्थित नहीं किए हैं। इस प्राधिकरण के हस्तक्षेप और केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच मई, 2006 में हुई चर्चाओं के परिणामस्वरूप, प्रचालक ने केओपीटी को जनवरी, 2007 में पृथक्कृत लेखे भेज दिए थे। केओपीटी और टीएमआईएलएल ने पृथक्कृत लेखों के संबंध में उनके बीच मतभेदों के समाधान की प्रक्रिया में अपने को संलिप्त किया था।

केओपीटी द्वारा बार-बार समय मांगे जाने और अपक्षित व्योरे भेजने में टीएमआईएलएल द्वारा कुछ देरी और टीएमआईएलएल से टुकड़ों में सूचना प्राप्त के कारण इस मामले को सम्युक्त समय सीमा की भीतर अंतिम रूप देने से विलंब हुआ है। प्रचालक द्वारा फरवरी, 2007 में प्रमुख बदलावों के साथ संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने से भी विलंब हुआ।

(vi). एचडीसी के बर्थ सं. 12 में सेवाएं प्रदान करने के अलावा, टीएमआईएलएल हल्दिया में बर्थ सं. 12 से इतर अन्य पत्तनों पर भी सेवाओं में संलिप्त है। टीएमआईएलएल द्वारा बर्थ सं. 12 में चलाई जा रही गतिविधियां दो वर्गों में आती हैं, नामतः एमपीटी अधिनियम के उपबंधों द्वारा आच्छादित गतिविधियां और अन्य गतिविधियां। टीएमआईएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित पृथक्कृत लेखों में, साथ ही साथ, शामिल है। एमपीटी अधिनियम के उपबंधों द्वारा आच्छादित गतिविधियों बर्थ सं. 12 में अन्य गतिविधियों के मामले में वर्ष 2002-03 और 2005-06 के दौरान अर्जित वास्तविक आय और व्यय शामिल है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा चिह्नित पृथक्कृत लेखों पर विचार करने की अनुशंसा की है। टीएमआईएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा यथा चिह्नित पृथक्कृत लेखे और टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 24 अगस्त, 2007 के कवर के अधीन भेजे गए पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

यहां यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा चिह्नित पृथक्कृत लेखे परिसंपत्तियों को बर्थ सं. 12 और बर्थ सं. 12 के बाहर विनियुक्त परिसंपत्तियों में पृथक्कृत नहीं करते हैं क्योंकि सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा चिह्नित परिसंपत्तियों का विवरण समग्र रूप में हल्दिया प्रभाग के लिए है। अतः बर्थ सं. 12 में विनियुक्त परिसंपत्तियां संबंधी स्थिति, टीएमआईएलएल द्वारा पहले यथा प्रतिबेदित, पर विचार किया गया है।

(vii). चूंकि बर्थ सं. 12 में चलाई जा रही गतिविधियों के लिए प्रचालक द्वारा प्रभावी प्रशुल्क प्रचालक के लागत तथा निवेश स्तरों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं है, जैसाकि पहले ही स्पष्ट किया गया है, टीएमआईएलएल के वित्तीय निष्पादन, प्रचालनों की शुरुआत से, की यह देखने के लिए जांच करने की आवश्यकता है कि इस प्राधिकरण द्वारा बिना किसी प्राधिकार केओपीटी की दरें अंगीकृत करने पर टीएमआईएलएल को कोई अनावश्यक लाभ/तो नहीं होगा है।

वित्तीय वर्ष 2006-07 समाप्त हो चुका है। अब तैयार दरमान वर्ष 2007 के अंत में प्रस्तुत होगा। अतः वर्ष 2002-03 से सितम्बर, 2007 तक टीएमआईएलएल के वित्तीय निष्पादन का विश्लेषण वर्ष 2006-07 तक के वास्तविक आंकड़ों और अप्रैल, 2007 से सितम्बर, 2007 अवधि के लिए (संशोधित) अनुमानों पर आधारित है।

(viii). टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी, 2007 में प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आय अनुमान शामिल नहीं थे। तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 3 सितम्बर, 2007 द्वारा प्रशुल्क के वर्तमान और प्रस्तावित स्तर पर अनुमान लेते हुए संशोधित लागत विवरण भेजे हैं। वर्ष 2002-03 से 2005-06 के पृथक्कृत लेखों, वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान पर आधारित वास्तविक आंकड़ों वाले इस लागत विवरण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ix) (क) प्रचालक ने बर्थ सं. 12 की अन्य गतिविधियों से, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए क्रमशः रु० 9.73 लाख, रु० 15.91 लाख, रु० 4.42 लाख और रु० 5.63 लाख का राजस्व अर्जित किया है, जैसाकि पृथक्कृत लेखों में दिखाया गया है। टीएमआईएलएल ने अपने द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में इस आय स्ट्रीम पर विचार नहीं किया है। इसी प्रकार, पृथक्कृत लेखों में प्रतिवेदित बर्थ सं. 12 में अन्य गतिविधियों के निष्पादन के लिए खर्च वास्तविक व्यय को भी प्रचालक द्वारा लेखों में नहीं लिया गया है। चूंकि अन्य गतिविधियों के बारे में बताया गया है कि वे एमपीटी अधिनियम के उपबंधों के अधीन शामिल नहीं हैं, जैसाकि पृथक्कृत लेखों से देखा गया है, इसलिए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए बर्थ सं. 12 में अन्य गतिविधियों संबंधी आय और व्यय पर विचार नहीं करने का टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण स्वीकार किया गया है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि हमने टीएमआईएलएल द्वारा किए गए गतिविधियों के पृथक्करण और सनदी लेखाकारों द्वारा प्रमाणित का सत्यापन नहीं किया गया है। हमें बर्थ सं. 12 में उनके द्वारा चलाई जा रही विशेष गतिविधियों, जो एमपीटी अधिनियम के दायरे से बाहर हैं, के बारे में टीएमआईएलएल के निवर्धन पर पूरा भरोसा है और इसलिए विनियामक दायरे के अधीन नहीं आता है। यदि अब विश्वास की गई स्थिति से विपरीत कोई स्थिति इस प्राधिकरण की जानकारी में लाई जाती है तो सही स्थिति प्रतिबंदित करने के लिए टीएमआईएलएल के दरमान की अपनी ओर से समीक्षा की जाएगी।

यह उल्लेखनीय है कि बर्थ सं. 12 में विनियुक्त परिसंपत्तियां और प्रदान की जाने वाली दोनों गतिविधियां अर्थात् वे जो एमपीटी अधिनियम के अधीन शामिल हैं और वे जो एमपीटी अधिनियम के अंतर्गत नहीं हैं, पृथक्कृत नहीं किया गया है। इसका अलावा, बर्थ सं. 12 में अन्य गतिविधियों के लिए प्रयुक्त परिसंपत्तियों के लिए प्रासंगिक इवेंट पर स्वीकार्य प्रतिलाभ अन्य गतिविधियों पर विभाजित नहीं रहेगा। अतः विनियमन के अधीन गतिविधियों संबंधी लागत स्थिति और विनियमन से परे गतिविधियों के बीच इस सीमा तक मेल नहीं है।

(ख) विभिन्न सरकारी आदेशों से मिलने वाले वेतन, मजदूरी तथा सेवानिवृत्ति लाभ की बकाया राशियों और केओपीटी में मार्च, 2000 तक प्रोद्भूत देयता को पूरा करने के लिए, इस प्राधिकरण ने अप्रैल, 2001 में केओपीटी के दरमान में अधिसूचित विभिन्न प्रभारों पर 10 प्रतिशत विशेष दर अनुमोदित की है। केओपीटी से संबंधित है और इसलिए केवल केओपीटी द्वारा किए जा रहे प्रचालनों से ही इस देयता को पूरा करने के लिए अपेक्षित राजस्व अर्जित किया जा सकता है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि उसने विशेष दर की वसूली से वर्ष 2002-03 से 2005-06 के दौरान रु० 43,40,865/- एकत्रित किए हैं और अगस्त, 2006 में सुनिश्चित किया है कि वह विशेष दर वसूल नहीं करेगा।

केओपीटी को यह जानकारी है कि विशेष दर वसूल करने के लिए केवल पत्तन ही प्राधिकृत है। बताया गया है कि पत्तन ने प्रचालक द्वारा प्रभार्य विशेष दर पर भी टीएमआईएलएल से राजस्व हिस्सा प्राप्त किया है। केओपीटी को अपने लाइसेंसधारी को विशेष दर की वसूली तत्काल रोकने के लिए निर्देश देना चाहिए। आश्चर्य की बात है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई राशि को बनाए रखने पर आपत्ति की है और इस राशि को केओपीटी को अंतरित करने के लिए माँग रखी है। इसपर कोई चर्चा नहीं हो सकती है कि टीएमआईएलएल विशेष दर वसूल करने से प्राप्त राशि रखने का हकदार है जबकि वसूली अपने आप में अनाधिकृत है जिसे भावी अवधि के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में पूर्णतः सेट ऑफ किया जाएगा।

टीएमआईएलएल केओपीटी के (तत्कालीन) वर्तमान दरमान के अनुसार दरों की वसूली करता रहा है। टीएमआईएलएल द्वारा निष्पादित प्रचालनों से अर्जित आय केओपीटी के (तत्कालीन) प्रचलित दरमान के संदर्भ में है। ऐसी स्थिति में, विशेष दर की वसूली के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदन राशि, यदि 10 प्रतिशत की दर टीएमआईएलएल की संपूर्ण प्रचालन आय पर लागू की जाती है तो उसके द्वारा अर्जित कुल राजस्व उस राशि से काफी कम है। इससे टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित राशि पर संदेह होता है। इस संबंध में केओपीटी के मतों से हमें कोई लाभ नहीं हुआ है। उक्त चार वर्षों के लेखापरीक्षित पृथक्कृत लेखों से 10 प्रतिशत की विशेष वसूली से होने वाली आय स्पष्ट रूप में प्रकट नहीं होती है। इसलिए, इस संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। यदि बाद में अब विश्वास की गई स्थिति से भिन्न स्थिति प्रकट होती है तो यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा करेगा। इस लेखा से होने वाली आय तत्संबंधी वर्षों के प्रचालन आय से अलग रखी गई है और लागत विवरण में अलग से दिखाई गई है जिसे अब निर्धारित प्रशुल्क में पूरी तरह से सेट-ऑफ किया गया है।

(ग) लाइसेंस कर्तार टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 संबंधी वे सभी सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत करता है जिसे केओपीटी एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के उपबंधों के अधीन प्रदान करने के लिए प्राधिकृत है। केओपीटी ने टीएमआईएलएल के स्टीमर एजेंट के रूप में प्रचालन करने पर आपत्ति की है। तथापि, यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल के प्रस्ताव में पोत संबंधी गतिविधियों से संबंधित एजेंसी कार्य के लिए प्रभार्य दरें शामिल नहीं हैं। इस संबंध में, एलए द्वारा सौंपे गए कार्यों के निवर्धन के लिए निर्मित सही एसपीवी रखने की महत्ता समाप्त हो जाती है। लाइसेंसदाता होने के नाते केओपीटी को एलए के उपबंधों को लागू करना चाहिए और यदि कोई उल्लंघन देखा जाता है तो आवश्यक कदम उठाए जाने चाहिए। तथापि, इस प्राधिकरण ने केओपीटी द्वारा दिए गए आश्वासन को नोट कर लिया है कि वह इस संबंध में उचित कार्रवाई करेगा।

(x) (क) उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 23 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गई थी, प्रशुल्क परिकलन में टैक्स-रायल्टी/राजस्व हिस्से को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में इस प्रकार से लिया जाएगा कि रायल्टी/राजस्व हिस्से को लेखा में नहीं लिए जाने से प्रचालक को होने वाले समावित नुकसान से बचा जा सके, परंतु संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट आगे की प्रक्रिया द्वारा उद्धरित न्यूनतम राशि। टीएमआईएलएल के मामले में लागत रूप में रायल्टी की स्वीकार्यता इस दिशा-निर्देशों के वर्ष 2005-06 से शासित की गई है क्योंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश 31 मार्च, 2005 से प्रभावी हुए थे। और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यन्वयन से पहले प्रचलित नीति के अनुसार वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए रायल्टी/राजस्व हिस्सा पार करना काम में नहीं माना जाएगा। इसलिए, इस विवरण के प्रयोजन के लिए वर्ष 2002-03 से 2004-05 के राजस्व हिस्सेदारी भुगतान को लागत रूप में नहीं माना गया है। अतः पिछले वर्षों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी की मात्रा के लिए केओपीटी द्वारा उदाया गया कदम इस कार्यवाही में इन वर्षों के लिए प्रासंगिक मुद्दा नहीं है।

(ख) जैसा कि पहले बताया गया है, टीएमआईएलएल को वर्ष 2009-10 तक की आय के दौरान अपने वास्तविक राजस्व को 10.565 प्रतिशत हिस्सा केओपीटी के साथ बांटना होगा। टीएमआईएलएल ने दावा किया है कि अगले उच्चतम बोलीदाता ने 9.611 प्रतिशत हिस्सेदारी उद्धरित की थी। एक प्रश्न के जवाब में केओपीटी ने सूचित किया था कि अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सेदारी 8.126 प्रतिशत थी। केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए राजस्व हिस्सेदारी का पार करना केवल राजस्व के 8.126 प्रतिशत तक हो सकता है।

वर्ष 2005-06 के लिए केओपीटी द्वारा अर्जित राजस्व हिस्सेदारी भुगतान की मात्रा संबंधी विवाद के संदर्भ में, प्रचालक से ₹0 204 लाख की पूर्ववर्ती अस्थाई राशि को ₹0 325.05 लाख में अधुनातित करने के लिए कहा गया है। अधुनातित स्थिति केओपीटी द्वारा निर्दिष्ट राशि से थोड़ी ज्यादा देखी गई है। अधुनातित स्थिति पर विचार किया गया है, परंतु 8.126 प्रतिशत के स्तर पर सीमित किया गया है।

इस प्राधिकरण ने केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटारा दिसम्बर, 2006 में किया था। संशोधित कार्यों संबंधी प्रभार केओपीटी में मार्च, 2007 से प्रभावी हुए थे। जैसा कि पहले बताया गया है, टीएमआईएलएल को केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्यों संबंधी प्रभारों पर राजस्व हिस्सा देना होगा। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भेजे गए राजस्व हिस्सेदारी भुगतान का परिकलन दर्शाता है कि यह राशि सभी प्रकार के प्रचलित कार्यों संबंधी प्रभारों जैसे - घाटशुल्क और बोर्ड प्रभार, परिकलन, लुटवाई, लुटवाई आदि के आधार पर परिकलित की गई है। वर्ष 2009-10 के लिए यातायात अनुमान में हमारे द्वारा किए गए समायोजन के मददेनजर, केओपीटी के मतों के आधार पर अनुमानित राजस्व हिस्सा वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए एकसमान रूप से 8.126 प्रतिशत पर सीमित रखा गया है।

अतिशय सावधानी द्वारा यह उल्लेखनीय है कि इस कार्यवाही में सुविचारित राजस्व हिस्सेदारी आंकड़े केवल प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजन के लिए हैं और इसे भुगतान विषय पर टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच विवाद, यदि कोई हो, का इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारण रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।

(xi) (क) टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2002-03 से 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों पर बीमा लागत पर विचार किया गया है।

(ख) टीएमआईएलएल ने बीमा लागत के लिए वर्ष 2006-07 हेतु ₹0 45.39 लाख की राशि अनुमानित की है। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2006-07 में बीमा कमवियों के साथ किए गए बीमा करार की प्रतिलिपियां दर्शाती हैं कि वर्ष 2006-07 वास्तविक आधार पर कुल बीमा लागत मोबइल हायर कोन, उपकरणों और फ्लैट जेट्टी के लिए लगभग ₹0 40.90 लाख और नौभरण देयता के लिए ₹0 29.63 लाख परिगणित की गई है। नौभरण देयता बीमा प्रीमियम में हल्दिया सहित विभिन्न स्थानों की 5 जगहों का जोखिम शामिल है। इस दस्तावेज में विभिन्न जगहों के लिए बीमा प्रीमियम हेतु ब्रेकअप निर्दिष्ट नहीं किया गया है। यदि नौभरण देयता बीमा लागत को 5 जगहों में बराबर-बराबर बांटा जाता है तो हल्दिया में टीएमआईएलएल के लिए प्रीमियम ₹0 5.93 लाख होता है। इस प्रकार टीएमआईएलएल वर्ष 2006-07 में सुविधाओं के लिए कुल बीमा प्रीमियम ₹0 46.83 लाख होता है। जोकि टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए अनुमान से अधिक है। अतः वर्ष 2006-07 के लिए बीमा लागत टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए को बता संशोधन के स्वीकार किया गया है।

(ग) (1) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित बीमा लागत और वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक लागत नीचे दी गई है।

वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक लागत के लिए बीमा लागत के लिए बीमा करार की प्रतिलिपियां दर्शाती हैं कि वर्ष 2006-07 वास्तविक आधार पर कुल बीमा लागत मोबइल हायर कोन, उपकरणों और फ्लैट जेट्टी के लिए लगभग ₹0 40.90 लाख और नौभरण देयता के लिए ₹0 29.63 लाख परिगणित की गई है। नौभरण देयता बीमा प्रीमियम में हल्दिया सहित विभिन्न स्थानों की 5 जगहों का जोखिम शामिल है। इस दस्तावेज में विभिन्न जगहों के लिए बीमा प्रीमियम हेतु ब्रेकअप निर्दिष्ट नहीं किया गया है। यदि नौभरण देयता बीमा लागत को 5 जगहों में बराबर-बराबर बांटा जाता है तो हल्दिया में टीएमआईएलएल के लिए प्रीमियम ₹0 5.93 लाख होता है। इस प्रकार टीएमआईएलएल वर्ष 2006-07 में सुविधाओं के लिए कुल बीमा प्रीमियम ₹0 46.83 लाख होता है। जोकि टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए अनुमान से अधिक है। अतः वर्ष 2006-07 के लिए बीमा लागत टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए को बता संशोधन के स्वीकार किया गया है।

	वास्तविक		अनुमान	
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
मौजूदा परिसंपत्तियों पर	45.39	42.49	42.49	42.49
सिडलिंग्स, ठके हुए भांडागार, बिजली फिटिंग्स (पूजी व्यय का 1.5 प्रतिशत)		33.55	37.54	37.54
संबंधी संवर्धनों पर				
कुल	45.39	76.04	80.03	80.03

लाइसेंस करार का उपबंध 7.1. (घ) (iii) (क) अपेक्षा करता है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में सुविधाओं और सेवाओं का बीमा प्रतिस्थापन मूल्य पर खरीदे और बनाए रखे। जब अनुमानित बीमा लागत को बाजार मूल्य पर परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन से जोड़ा जा सकता है, यदि कोई हो, तो परिसंपत्तियों के मूल्य को भी उसपर मूल्यहास लेखा में लिया जाना चाहिए। वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 42.49 लाख की अनुमानित बीमा लागत और वर्तमान परिसंपत्तियों पर वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 45.39 लाख की वास्तविक राशि के बीच तुलना करने पर देखा जा सकता है कि अनुमान में कुछ समायोजन किए गए हैं। तथापि, टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य से इस संबंध में पुष्टि नहीं होती है।

वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 42.49 लाख की अनुमानित राशि जोकि वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में कम है, अनुवर्ती दो वर्षों के लिए स्वीकार और अनुरक्षित किया गया है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

- (ii). वर्ष 2007-08 में ₹ 2237 लाख के प्रस्तावित पूंजी व्यय पर 1.50 प्रतिशत पर अनुमानित बीमा लागत के संदर्भ में, ऐसी परिसंपत्तियों पर बीमा लागत की घटना को अभिनिश्चित करने के लिए प्रस्तावित निवेश की प्रकृति जानना आवश्यक है। अनुमानित नियोजित पूंजी में सुविचारित परिसंपत्तियों में संवर्धन में ₹ 60 लाख पर अनुमानित संयंत्र और मशीनरी शामिल हैं और ₹ 224 लाख पर आच्छादित है जिसका बीमा करवाया जाना है। शेष राशि ₹ 1953 लाख को भूमि विकास, बाड़ लगाने, केओपीटी को बिना-वापसी बिना-समायोजन भुगतान। देय राशि और भूखंड सर्वेक्षण लागत पर खर्च किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। व्यय की प्रकृति देखने पर, व्यय की इन मदों पर अनुमानित बीमा लागत न्यायोचित नहीं लगती है। वर्ष 2007-08 में संयंत्र और मशीनरी के लिए ₹ 60 लाख का प्रस्तावित निवेश इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में दिए गए कारणों से वर्ष 2008-09 में स्थानांतरित कर दिया गया है। इसलिए, ₹ 33.55 लाख की अनुमानित अतिरिक्त बीमा लागत अधुनातित की गई है और ₹ 224.20 लाख के 1.50 प्रतिशत पर बीमा लागत वर्ष 2007-08 के लिए स्वीकृत की गई है। इसी प्रकार, वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के जोड़ के 1.50 प्रतिशत पर बीमा लागत वर्ष 2008-09 के लिए किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए ऐसी अनुमानित बीमा लागत रेलवे सिडलिंग्स के लिए वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित ₹ 42 लाख पर बीमा लागत वर्ष 2009-10 के लिए स्वीकार की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा यथा अनुमानित बीमा लागत स्वीकार की गई है क्योंकि टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2006-07 के दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रतिवेदित वास्तविक बीमा लागत ₹ 45.39 लाख वर्ष 2006-07 के अंत में परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड (अपफंड भुगतान अतिरिक्त) का 2 प्रतिशत होता है। वर्ष 2009-10 में ₹ 150 लाख के प्रस्तावित निवेश पर बीमा लागत पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि निवेश मौजूदा फोर्कलिफ्ट के प्रतिस्थापन में है।

- (xii). वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2002-03 से 2004-05 के वास्तविकताओं की तुलना में बहुत अधिक पाए गए हैं। टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि उसने बर्थ सं. 12 पर प्रत्यक्षतः आरोग्य व्ययों पर पूर्णतः विचार करने के अलावा टर्नओवर आधार पर बर्थ सं. 12 में संयुक्त व्यय और मुख्य कार्यालय व्यय बांटे हैं। आबंटन के आधार पर विचार करते हुए, वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों पर टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित विचार किया गया है।
- (xiii). (क). लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए मूल्यहास बर्थ सं. 12 के लिए प्रासंगिक राशि है जैसाकि पृथक्कृत लेखों में दिखाया गया है और कम्पनी अधिनियम, 1956 में विनिर्दिष्ट दरों पर स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर प्रदान की गई है जैसाकि पृथक्कृत वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2006-07 के लागत विवरण में दिखाई गई मूल्यहास राशि के आधार पर सही की गई है।

प्रचालक बर्थ सं. 12 में प्रचालनों के अलावा कुछ हद तक बर्थ सं. 12 के बाहर प्रचालनों के लिए हैवी अर्थ मूविंग उपकरण तैनात कर रहा था। पृथक्कृत लेखों से यह प्रकट होता है कि बर्थ सं. 12 के बाहर उपकरण के प्रयोग के लिए प्रासंगिक मूल्यहास पृथक्कृत किया गया है और अलग-से दर्शाया गया है। इसलिए, उक्त चार वर्षों के लिए मूल्यहास, बर्थ सं. 12 के लिए प्रासंगिक, पृथक्कृत लेखों की स्थिति दर्शाना स्वीकार किया गया है।

- (ख). टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई गणनाओं से, यह देखा गया है कि उसने कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित की अपेक्षा ज्यादा जीवन मानक अंगीकृत करते हुए बिजली फिटिंग्स को वर्ष 2007-08 से और रेलवे सिडलिंग्स वर्ष 2008-09 से बढ़ा खाता डालने का विकल्प लिया है। इसके हुए शैडों पर मूल्यहास के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार की शेष अवधि में परिसंपत्तियों को पूर्णतः मूल्यहसित करने का निर्णय लिया है जो यह अन्यथा लगभग 30 वर्ष की अवधि में मूल्यहसित की जाती है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अंगीकृत जीवन मानकों के साथ स्ट्रेट-लाइन पद्धति अथवा रियायत कक्ष में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर, जो भी अधिक हो, स्वीकार करना होता है। लाइसेंस करार में संबद्ध परिसंपत्तियों के आर्थिक जीवन काल को स्पष्ट रूप से सीमित नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, बिजली फिटिंग्स, रेलवे सिडलिंग्स और बड़े हुए शैडों के मामले में अनुमानित मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित मूल्यहास दरों के अनुसार संशोधित किया गया है, जिसे टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत किया गया है।
- (ग). भूमि विकास और अन्य संबंधित कार्य के लिए वर्ष 2007-08 के दौरान परिकल्पित ₹ 1953 लाख के अतिरिक्त निवेश को वर्ष 2007-08 से 24 वर्षों की शेष लाइसेंस अवधि में बांटने का प्रस्ताव किया गया है। अतिरिक्त राजस्व में 9000 वर्ग मी० भूखंड के प्रस्तावित आवंटन के लिए ₹ 30.07 लाख की बिना वापसी योग्य बिना समायोजन योग्य जमा राशि शामिल है, यह भूखंड अभी केओपीटी द्वारा आवंटित किया जाना है जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है। ऐसी स्थिति में 9000 वर्ग मी० के लिए एनआरएनए रूप में ₹ 30.07 लाख के प्रस्तावित भुगतान पर विचार नहीं किया गया है। ₹ 1922.23 लाख की शेष राशि 24 वर्षों की अवधि में बांटी गई है।
- (xiv). वित्त और विविध व्यय में टीएमआईएलएल को केओपीटी से प्राप्ति-योग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य शामिल है। एलए के अनुसार, केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को देय टर्मिनल मूल्य ₹ 2.30 करोड़ है। टीएमआईएलएल ने टर्मिनल मूल्य वर्ष 2006-07 से इस आधार पर 6 प्रतिशत के छूट कारक आधार पर सुविधाित किया है कि यह बैंक जमा राशियों पर प्रचलित ब्याज दरों के अनुसार है। यह स्वीकार्य है कि भुगतान 30 वर्ष के पश्चात देय होगा, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए वार्षिक वर्तमान मूल्य पर 12 प्रतिशत के छूट कारक को लागू करते हुए पहुंचा गया है। वर्ष 2006-07 के लिए, वार्षिक वर्तमान मूल्य पर 12.25 प्रतिशत का छूट कारक लागू करते हुए पहुंचा गया है। वर्ष 2007-08 से 2008-09 के लिए, 12.75 प्रतिशत का छूट कारक लागू किया गया है। छूट कारक तत्संबंधी वर्षों के लिए लागू पीएलएनए को ध्यान में रखते हुए चुने गए हैं।
- (xv). (क). वित्त और विविध व्ययों में भविष्य निधि में अंशदान और वर्ष 2004-05 के लिए विदेशी मुद्रा ऋणों के पुनर्भुगतान पर हानि शामिल है। वर्ष 2004-05 के लिए प्रतिवेदित स्थिति पर विचार किया गया है।
- (ख). विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान पर हानि टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए भी ली गई है। चूंकि वित्तपोषण का स्रोत प्रशुल्क निर्धारण के लिए बहुत प्रासंगिक नहीं है क्योंकि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट पूंजी परिसंपत्ति मूल्यांकन माडल के अनुसार है जोकि मार्च, 2005 से स्वीकार्य है, इसलिए विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान पर हानि को भी लागत रूप में नहीं लिया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए लगभग ₹ 7.86 लाख पर प्रतिवेदित वित्त और विविध व्यय पर विश्वास किया गया है क्योंकि यह वास्तविकताओं के आधार पर प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग ₹ 9 लाख अनुमानित वित्त और विविध व्यय पर विचार किया गया है।
- (xvi). (क). निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, वर्ष 2005-06 से पहले अनुमत प्रतिलाभ नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक पर ऋण/इक्विटी अनुपात 1:1 पर आधारित था। वर्ष 2002-03 के लिए बर्थ सं. 12 हेतु टीएमआईएलएल के पूंजी ढांचे में केवल ₹ 829 लाख का इक्विटी घटक शामिल है। लगभग 66 प्रतिशत के क्षमता उपयोग के लिए समायोजित 20 प्रतिशत प्रतिलाभ देने के लिए इक्विटी घटक ₹ 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में लिया गया था। पूंजी ढांचे के शेष 50 प्रतिशत के लिए, वर्ष 2004-05 के लिए सुविधारित ब्याज की दर लागू करते हुए परिणित ब्याज लागत पार करना रूप में स्वीकृत किया गया है। वर्ष 2004-05 के लिए लागू ब्याज की दर पर विचार किया गया है क्योंकि प्रचालक ने वर्ष 2002-03 और 2003-04 के दौरान ब्याज लागत प्रोद्भूत नहीं की है।

(ख) वर्ष 2003-04 के लिए ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 0.73:0.27 होगा। प्रचालक ने बताया है कि वर्ष 2003-04 के दौरान कोई ब्याज भुगतान नहीं किया गया था क्योंकि ऋण वित्तीय वर्ष के अंत में लिया गया था। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2003-04 के लिए घोषित पूंजी ढांचे के इक्विटी घटक पर 20 प्रतिशत प्रतिलालम लगभग 57 प्रतिशत क्षमता उपयोग के समायोजन के लिए स्वीकृत किया गया है।

(ग) वर्ष 2004-05 के लिए ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 0.23:0.77 होगा। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, स्वीकार्य इक्विटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलालम ऋण इक्विटी अनुपात 1:1 की शर्त पर है। चूंकि इक्विटी घटक ज्यादा है, इसलिए वर्ष 2004-05 के लिए संपूर्ण पूंजी ढांचा प्रतिलालम स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए ऋण और इक्विटी रूप में 1:1 स्तर पर परिकल्पित किया गया है। वर्ष 2004-05 के लिए ₹ 3027 लाख की कुल पूंजी में से कुल पूंजी के 50 प्रतिशत पर 20 प्रतिशत प्रतिलालम इस शर्त के साथ स्वीकार्य है कि लगभग 64 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता का समायोजन करना होगा।

(घ) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लागत विवरणों में उल्लेख किया है कि अधिशेष ब्याज लागत पूरा करने से पहले है। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित किया गया है, पृथक्कृत लेखे ब्याज लागत सहित है। चूंकि लेखों की अनुसूची नहीं भेजी गई है, इसलिए यह संस्थापित नहीं किया जा सका है कि किस शीर्ष के अधीन ब्याज भुगतान शामिल है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए लागत विवरण में दर्शाए गए कुल व्यय पृथक्कृत लेखों से मेल खाते हैं। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए लागत विवरण द्वारा तैयार अधिशेष केवल ब्याज भुगतान के पश्चात प्रकट होता है।

(ड.) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रचालक ने बर्थ सं. 12 से इतर स्थानों पर भी गतिविधियों के लिए हारबर मोबाइल क्रेन तैनात की है। चूंकि प्रचालक ने हारबर मोबाइल क्रेन अधिगृहीत करने के लिए ऋण लिया है, इसलिए बर्थ सं. 12 से इतर स्थानों पर क्रेन के प्रयोग के लिए प्रासंगिक ब्याज को इसे पार करना रूप में स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए कुल ब्याज राशि से अलग किए जाने की जरूरत है। चूंकि बर्थ सं. 12 और बर्थ सं. 12 से इतर के बीच ब्याज क्रान्त आनुपातिक आधार पर आबंटित की गई बताई गई है, इसलिए यह माना गया है कि बर्थ सं. 12 से इतर स्थानों पर क्रेन के प्रयोग के लिए प्रासंगिक ब्याज को अलग रखा जाए।

(च) पृथक्कृत लेखे बर्थ सं. 12 को आबंटित ब्याज की राशि स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाते हैं। बर्थ सं. 12 के लिए आबंटित ब्याज के संबंधी इस सूचना के अभाव में, वर्ष 2004-05 के लिए ₹ 5.92 लाख के पूंजीकृत ब्याज को अलग रखने के पश्चात ₹ 25.36 लाख का प्रतिवेदित ब्याज ₹ 692 लाख के प्रतिवेदित ऋण घटक के लिए स्वीकृत किया गया है। चूंकि ₹ 3027 लाख के कुल पूंजी ढांचे का 50 प्रतिशत यथा उपर्युक्त इक्विटी पूंजी रूप में माना गया है, इसलिए शेष 50 प्रतिशत ऋण रूप में लिया गया है। अतः ₹ 692 लाख के प्रतिवेदित वास्तविक से अधिक कल्पित ऋण घटक पर ब्याज भी ₹ 692 के हिस्से के रूप में ₹ 25.36 लाख की राशि स्वीकृत की गई है।

(छ) पृथक्कृत वार्षिक लेखे ब्याज भुगतान स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाते हैं। चूंकि लेखों की कोई अनुसूची नहीं भेजी गई है, इसलिए उस शीर्ष के व्यय का ब्रेकअप उपलब्ध नहीं है जिसके अधीन ब्याज भुगतान दर्शाया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 के लिए ₹ 38.61 लाख ब्याज रूप में घोषित किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलालम 15 प्रतिशत पर स्वीकार्य है। ऐसी स्थिति में, ब्याज को पार करना रूप में स्वीकार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। अतः प्रचालक द्वारा यथा घोषित ₹ 38.61 लाख की राशि पार करना रूप में स्वीकृत नहीं किया गया है।

(xvii). (क) बर्थ सं. 12 में संस्थापित उपस्करों की संख्या एलए में निर्दिष्ट उपस्करों की संख्या से भिन्न है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि यह स्थिति पहले इसके द्वारा परिकल्पित कार्गो मिश्रण में परिवर्तन के कारण पैदा हुई है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि एलए उपबंध 3.9 (क) (i) (च) वर्षवार निवेश योजना द्वारा बाध्य से संबंधित है जिसके अनुसार टीएमआईएलएल से एलए पर हस्ताक्षर करने की तारीख 29 जनवरी, 2002 से 36 माह के भीतर ₹ 30.07 करोड़ के निवेश की अपेक्षा की जाती है। इसका अर्थ है कि टीएमआईएलएल को उपस्कर के अधिग्रहण और अन्य अवसंरचना के विकास के लिए 28 जनवरी, 2005 के भीतर ₹ 30.07 करोड़ का निवेश करना होगा। केओपीटी ने बताया है कि उसने उपस्कर और अन्य अवसंरचना की विशिष्टताओं में कुछ परिवर्तन अनुमोदित किए हैं और कुल निवेश को ₹ 30.07 करोड़ से ₹ 25.80 करोड़ कर दिया है। ₹ 25.80 करोड़ की यह संशोधित स्थिति 31 मार्च, 2005 को सकल प्रखंड से मेल खाती है, जब पूंजीकृत अपफंड भुगतान अतिरिक्त किया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा पहले यथा प्रतिवेदित।

(ख) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 के लिए नियोजित पूंजी का परिकलन संबंधी ब्योरे नहीं भेजे हैं। वार्षिक लेखों (2005-06) से प्रकट होता है कि प्रचालक ने संयंत्र और मशीनरी के लिए लगभग ₹ 24 लाख की राशि निवेश की है। जैसाकि प्रचालक इस संबंध में ₹ 25.80 करोड़ निवेश कर चुका है, वर्ष 2005-06 में संयंत्र और मशीनरी में किया गया ₹ 24 लाख का निवेश अतिरिक्त प्रतीत होता है। इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि एलए में व्याख्यायित उपस्करों की सूची न्यूनतम स्तर पर है और वर्ष 2005-06 के दौरान लगभग 11 लाख टन के वास्तविक यातायात को देखते हुए प्रचालक द्वारा वर्ष 2005-06 के दौरान संयंत्र और मशीनरी में प्रचालक द्वारा किए गए ₹ 24 लाख के निवेश को इस विवेचन में सुविचारित किया गया है। वर्ष 2006-07 के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन नहीं बताया गया है।

- (ग). वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक कार्य पूंजी और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए अनुमानित कार्य पूंजी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार अधुनातित किए गए हैं जोकि नीचे स्पष्ट किए गए हैं:
- (i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का प्रासंगिक खंड 2 माह की संपदा आय और भारतीय रेलवे द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभार पर विविध ऋणदाता जमा शेष पर सीमा निर्धारित करता है। चूंकि ये मर्दे टीएमआईएलएल के लिए प्रासंगिक नहीं है, इसलिए वर्तमान परिसंपत्ति तत्व विविध ऋणदाता वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए शून्य माना गया है।
 - (ii). वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक रोकड़ और बैंक जमा तथा वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए अनुमानित रोकड़ और बैंक जमा एक माह के रोकड़ व्ययों तक सीमित हैं, जैसाकि दिशा-निर्देशों में निर्धारित है।
 - (iii). टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि उसने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए वस्तुसूची मूल्य प्रक्षेपित किया है। 6 माह की मरम्मत और अनुरक्षण लागत को टीएमआईएलएल द्वारा वर्तमान परिसंपत्तियों के अधीन वस्तुसूची रूप में सुविचारित किया गया है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमानों में प्रभावी सुधारों के आधार पर अनुमानित वस्तुसूची मूल्य संशोधित किया गया है।
 - (iv). टीएमआईएलएल ने केओपीटी को पट्टा भूमि के लिए अदा की गई प्रतिभूति जमा को सभी विचाराधीन वर्षों के लिए परिसंपत्ति की मद के रूप में माना है। भूखंड के आबंटन के लिए केओपीटी के दरमान के अनुसार प्रतिभूति जमा केओपीटी को देय है। प्रतिभूति जमा का भुगतान प्रचालक और केओपीटी के बीच हुए एलए द्वारा शासित प्रतीत नहीं होता है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने इस स्थिति की पुष्टि नहीं की थी। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के वर्तमान खंड 2.9.9 में प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में शामिल नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण प्रतिभूति जमा को वर्तमान परिसंपत्ति के मद के रूप में मानने की स्थिति में नहीं है।
 - (v). वर्तमान देयता शून्य माना गया है क्योंकि टीएमआईएलएल ने वर्तमान देयता का कोई अनुमान नहीं भेजा है।
- (xviii). प्रारंभ में, टीएमआईएलएल ने बताया था कि यह टर्मिनल कार्गो मिश्रण पर विचार करते हुए प्रतिवर्ष 75 लाख टन कार्गो प्रहस्तन करने में सक्षम है। तत्पश्चात, टीएमआईएलएल ने निर्यात कार्गो के लिए 6 लाख टन और आयात कार्गो के लिए 10 लाख टन टर्मिनल क्षमता संप्रेषित की थी। परंतु इस संबंध में विशेष अनुरोध के बावजूद टीएमआईएलएल द्वारा भेजी क्षमता गणना की कार्यवाही के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित क्षमता सत्यापित नहीं की जा सकी थी। केओपीटी ने, पत्तन क्षमता अधुनातित करने के लिए सरकारी दिशा-निर्देशों के आधार पर प्रतिवेदित, उल्लेख किया है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में प्रतिवर्ष 10.7 लाख टन कार्गो प्रहस्तन करने में समर्थ होगा। महत्वपूर्ण है कि प्रतिवेदित क्षमता टीएमआईएलएल द्वारा प्रहस्तित विभिन्न प्रकार के कार्गो पर आधारित है और टीएमआईएलएल द्वारा तैनात विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपकरणों पर विचार करते हुए उल्लिखित की गई है। यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी, 2007 में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान संयंत्र और मशीनरी में ₹ 5 करोड़ और बिल्डिंग में ₹ 2.24 करोड़ का कुल निवेश प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित निवेश से बर्थ सं. 12 की क्षमता बढ़ सकती है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि प्रहस्तन प्रभारों में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान क्रमशः 3 लाख टन, 1.50 लाख टन और 0.50 लाख टन की वृद्धि होगी। चूंकि केओपीटी ने टीएमआईएलएल के संशोधित प्रस्ताव के इस पहलू पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं, इसलिए प्रस्तावित निवेशों के कारण टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि की पुष्टि नहीं की जा सकी। टर्मिनल क्षमता 10.7 लाख टन संप्रेषित करते हुए केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है क्योंकि यह निर्धारण सरकारी दिशा-निर्देशों के आधार पर बताया गया है। यह पत्तन क्षमता बिना किसी बदलाव के वर्ष 2009-10 तक सभी वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है। टर्मिनल की क्षमता 10.7 लाख टन प्रतिवर्ष पर विचार करते हुए और वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्रमशः 7.09 लाख, 8.12 लाख और 6.82 लाख टन के वास्तविक यातायात को लेते हुए, क्षमता उपयोगिता तीन वर्षों के लिए क्रमशः 66.26 प्रतिशत, 57.15 प्रतिशत और 63.77 प्रतिशत परिगणित की गई है।
- (xix). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, वर्ष 2005-06 से स्वीकार्य होगा। इसके लिए निर्धारित दर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 15 प्रतिशत वार्षिक थी, परंतु 60 प्रतिशत और अधिक क्षमता उपयोग पर। बर्थ सं. 12 की क्षमता 10.70 लाख और वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक यातायात क्रमशः 11.67 लाख टन और 9 लाख टन पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक होता है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए नियोजित पूंजी पर अधिकतम 15 प्रतिशत स्वीकार्य है।
- वर्ष 2007-08 के लिए निर्धारित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम 16 प्रतिशत है। टर्मिनल की क्षमता और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 9 लाख, 9.5 लाख और 10 लाख टन पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक होती है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए (संशोधित) नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत का अधिकतम प्रतिलाम स्वीकार्य किया जाता है।

- (xx). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2002-03 से सितम्बर, 2007 के लिए टीएमआईएलएल का वास्तविक निष्पादन विश्लेषण वर्ष 2002-03 से 2005-06 तक चार वर्षों की अवधि के दौरान 10 प्रतिशत की विशेष लेवी सहित अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष ₹ 2146.93 लाख दर्शाता है। यह विश्लेषण वर्ष 2006-07 की प्रथम छमाही के दौरान ₹ 90.74 लाख के स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात घाटा स्थिति दर्शाता है। ₹ 137.10 लाख के कुल घाटे को ₹ 2146.93 लाख के अधिशेष के साथ समायोजन करने के पश्चात, निवल अधिशेष ₹ 2009.83 लाख होगा। यह राशि वर्ष 2007-08 (दूसरी छमाही) से 2009-10 तक प्रत्येक वर्ष में सेट-ऑफ के लिए समान अनुपात में सुविचारित की गई है।
- (xxi). (क). बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो के लौह अयस्क, चूनापत्थर, इस्पात, लड्डे, उर्वरक, परियोजना कार्गो और कंटेनर शामिल हैं। प्रचालक ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः 9 लाख, 9.50 लाख और 9.50 लाख टन के कुल शुण्ट का अनुमान लगाया है। उक्त तीन वर्षों के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात 500 टीईयू प्रतिवर्ष है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रक्षेपित यातायात अनुमान अपनी रिपोर्ट में केओपीटी द्वारा सुझाए गए अनुमानों पर आधारित है।
(ख). केओपीटी को वर्ष 2007-08 के दौरान एचडीसी में दो अतिरिक्त वर्ष शुरू होने की उम्मीद है। केओपीटी के मद्देनजर, अतिरिक्त बर्थों का शुरू होना टीएमआईएलएल में यातायात के एक हिस्से को आमेलित कर सकता है। इस परिसर में, केओपीटी को वर्ष 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल में यातायात के 5 प्रतिशत तक बढ़ने की उम्मीद है। उस स्थिति में, वर्ष 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रक्षेपित 9.50 लाख टन के यातायात अनुमान को संशोधित कर 10 लाख टन किए जाने की आवश्यकता है। टीएमआईएलएल द्वारा अनुमोदित वर्ष 2009-10 के लिए 9.50 लाख टन कार्गो मिश्रण का अलग-अलग घटक 10 लाख टन के कुल यातायात पर पहुंचने के लिए 5 प्रतिशत तक बढ़ाया गया है। संयोगवश, टीएमआईएलएल ने अपने टर्मिनल में तटीय कार्गो के प्रहस्तन का अनुमान नहीं लगाया है।
(ग). जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल ने विचाराधीन 3 वर्षों के लिए 500 टीईयू प्रतिवर्ष पर कंटेनर यातायात अनुमानित किया है। केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन पर इस आधार पर जोरदार आपत्ति की है कि प्रचालक की बोली टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए कार्गो अनुमानों के आधार पर मूल्यांकित की गई थी जिसमें कंटेनर शामिल नहीं थे। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है, एलए में विनिर्दिष्ट बर्थ सं. 12 में स्वीकार्य कार्गो में कंटेनरबद्ध कार्गो शामिल है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण कंटेनर यातायात अनुमान, आय और व्यय के संबंधित अनुमान तथा उसके लिए प्रस्तावित दरों को नजरअंदाज करने की स्थिति में नहीं है। केओपीटी द्वारा अंगीकृत बोलियों के मूल्यांकन के आधार को देखना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है। टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण कंटेनरों के प्रहस्तन पर प्रचालक का अधिकार के लिए इस प्राधिकरण द्वारा समर्थन नहीं माना जाना चाहिए। लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी को अपने बीच के मुद्दों को हल करना चाहिए।
(घ). टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित यातायात अनुमान और कार्गो मिश्रण, वर्ष 2009-10 के लिए यातायात अनुमान में संशोधन के साथ, पर विश्वास किया गया है। यातायात में वास्तविक निष्पादन की भिन्नता के कारण यदि टीएमआईएलएल को अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो टीएमआईएलएल को हुए ऐसे अनावश्यक लाभ को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्रशुल्क की अगली समीक्षा में सेट-ऑफ किया जाएगा।
- (xxii). (क). कार्गो संबंधी प्रभार प्रशुल्क के विभिन्न शीषों जैसे - घाटशुल्क प्रभार, ऑन-बोर्ड प्रभार, ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण, लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग, विलंबशुल्क, परिवहन तथा भंडारण और विविध सेवाएं के अधीन बसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। टीएमआईएलएल ने चूनापत्थर को प्रेषण संबंधी सेवाएं प्रदान करने से होने वाली आय पर विचार नहीं किया है। यह सेवा वैगनों को खोलने, साफ करने और बंद करने संबंधी है, जैसाकि दरमान में प्रस्तावित प्रशुल्क मद के विवरण से देखा गया है। यह सेवा प्रदान करने के लिए ₹ 6 प्रति मी0ट0 की प्रस्तावित दर चूनापत्थर की प्रचालन आय के अनुमानन में शामिल है।
कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण से होने वाली आय टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित नहीं की गई है। यद्यपि, टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरमान में ₹ 250 प्रति टीईयू की वर्तमान दर को अंगीकृत किया है। हमने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार लेखा में ₹ 1.25 लाख प्रतिवर्ष की अनुमानित आय शामिल की है।
चूंकि टीएमआईएलएल ने उर्वरक के मामले में लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग प्रचालन से होने वाली आय का अनुमान नहीं लगाया है, जबकि इसने अपने प्रस्तावित दरमान में विशिष्ट प्रशुल्क मद निर्धारित की है, हमने यह आय टीएमआईएलएल द्वारा वर्तमान में प्रभार्य ₹ 40 प्रति मी0ट0 पर अनुमानित की है और आय अनुमानन में शामिल की गई है।
इसी प्रकार, उर्वरक के परिवहन से होने वाली आय, जिसके लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित की गई है, भी आय अनुमानन में शामिल की गई है।
जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2002-03 से 2006-07 के लिए भेजे गए लागत विवरण एमपीटी अधिनियम के उपबंधों द्वारा आच्छादित गतिविधियों के लिए है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय अनुमानन के प्रयोजन के लिए, टीएमआईएलएल ने केओपीटी के दरमान में अनुमोदित दरों पर विचार किया है। टीएमआईएलएल ने प्रेषण संबंधी सेवाओं, निकासी और अप्रेषण गतिविधि के लिए दर, अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए दर और कार्गो को ऊंचा चढ़ाने के लिए दर अपनी ओर से अंगीकृत की है। ये सेवाएं चिह्नित पत्तन सेवाएं हैं और, इसलिए, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरमान एमपीटी अधिनियम के अधीन आच्छादित गतिविधियों के लिए है।

कंटेनरों सहित विभिन्न कार्गो के अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए, और कैओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित प्रशुल्क की वर्तमान दरें, उपर्युक्त गतिविधियों के अधीन सेवाएं प्रदान करने के लिए आय अनुमानन अंकगणितीय रूप से सही पाए गए हैं।

(ख). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः लगभग ₹ 149 लाख, ₹ 221 लाख और ₹ 221 लाख की अन्य आय अनुमानित की है। परिकलन पत्रक से यह पता चलता है कि यह अन्य आय कार्गो के भंडारण के लिए भूखंड के आबंटन से होने वाली आय से संबंधित है।

वर्ष 2002 में एलए पर हस्ताक्षर करने के समय, टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 के पीछे ठके हुए क्षेत्र सहित 14000 वर्ग मी० का बैकअप क्षेत्र आबंटित किया गया है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा स्पष्ट, कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र 10,000 वर्ग मी० से अधिक नहीं है। टीएमआईएलएल को जनवरी, 2032 में समाप्त होने वाले पट्टे पर 54,000 वर्ग मी० अतिरिक्त भूखंड आबंटित किया गया है। यह भी बताया गया है कि अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० का अनावृत भूखंड आबंटित किया जा रहा है जिसके लिए आवेदन-पत्र टीएमआईएलएल द्वारा जनवरी, 2007 में दिया जा चुका है। तथापि, यह निर्दिष्ट नहीं किया गया है कि 9000 वर्ग मी० का अतिरिक्त भूखंड क्या और कब टीएमआईएलएल को आबंटित किया जाएगा। अतः टीएमआईएलएल के पास कुल 64000 वर्ग मी० क्षेत्र है। एक प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि उसने 19000 वर्ग मी० क्षेत्र रेलवे सिडलिंग्स और कार्गो के भंडारण के लिए ढका हुआ मांडागार सुविधा प्रदान करने के लिए विकसित करने की योजना बनाई है। परंतु टीएमआईएलएल ने यह निर्दिष्ट नहीं किया है कि यह 19000 वर्ग मी० क्षेत्र भूखंड विकास के पश्चात कार्गो के भंडारण के लिए कब इस्तेमाल किया जाएगा। किन्तु, 45000 वर्ग मी० क्षेत्र कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध है। कार्गो के भंडारण के लिए प्लॉट के आबंटन से होने वाली आय अनुमानन दर्शाता है कि ठके हुए क्षेत्र सहित 32100, 44100 और 44100 वर्ग मी० भूखंड क्षेत्र वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक तीन वर्ष की अवधि के दौरान उपयोक्ताओं को आबंटित करने का प्रस्ताव किया गया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 की तुलना में वर्ष 2007-08 के दौरान कम क्षेत्र के आबंटन का कारण अस्पष्ट रह गया है। यहां यह देखना प्रासंगिक होगा कि एलए में अतिरिक्त भूखंडों/उपयोगिताओं आदि के आबंटन संबंधी सामान्य उपबंध के साथ 14000 वर्ग मी० का प्रारंभिक भूखंड आबंटन दिया गया है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि प्रचालक बर्थ सं. 12 के बाहर सेवाओं में भी संलग्न है, यह पुष्टि नहीं की गई है कि आबंटित भूखंड केवल बर्थ सं. 12 में प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए इस्तेमाल किया जाता है। हमें इस संबंध में लाइसेंसदाता के मतों का भी कोई लाभ नहीं हुआ है। किन्तु, वर्ष 2007-08 के लिए 32100 वर्ग मी० से होने वाली अनुमानित आय बिना किसी बदलाव के सुविचारित की गई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित प्लॉट किराया आय यथा प्रेषित स्वीकृत की गई है।

अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाएगा कि वास्तविक आय अब सुविचारित अनुमानों से बहुत अधिक भिन्न है तो अतिरिक्त प्रोद्भूत भावी प्रशुल्क से पूर्णतः सेट-ऑफ किया जाएगा।

(xxiii). (क). वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए सभी प्रचालन व्यय अनुमानों के मामले में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानों से 4.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष के वृद्धि कारक पर विचार किया है। लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार जिसमें अपेक्षा की जाती है कि महापत्तनों और टर्मिनल प्रचालकों के व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान संचालन के संदर्भ में मूल्य के उतार-चढ़ाव के समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वित्तीय वर्ष 2006-07 के लिए औसत महंगाई दर के आधार पर, वर्ष 2007-08 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लागत विवरण में व्यय अनुमानों के लिए 5.4 प्रतिशत वार्षिक के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार किया गया है। तदनुसार, व्यय अनुमान 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ख). उपस्करों के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत में "नौभरण व्यय" और "प्रचालन तथा अनुस्क्षण श्रमिक व्यय" शामिल है। टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में अपनी नौभरण गतिविधि आउटसोर्स की है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए करार की प्रतिलिपि में वर्ष 2006-07 के लिए लागू ₹ 38 प्रति मी०ट० की दर निर्दिष्ट की गई है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए भी ₹ 38 प्रति मी०ट० की यही दर लागू की है। यह स्थिति इस लेखा पर व्यय के अनुमान के लिए स्वीकार की गई है।

प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत में दूसरा तत्व उपस्करों के लिए प्रचालन और अनुस्क्षण श्रमिक लागत है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए यह लागत क्रमशः ₹ 62.91 लाख, ₹ 65.74 लाख और ₹ 68.70 लाख अनुमानित की है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि वर्ष 2006-07 में ₹ 61.28 लाख का वास्तविक व्यय किया है। जब वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित व्ययों की गणनाएं भेजी गई हैं, परंतु वर्ष 2006-07 की वास्तविकताओं के लिए समान गणनाएं इस संबंध में अनुरोध करने के बावजूद प्रचालक द्वारा नहीं भेजी गई हैं। तथापि, यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 61.28 लाख की राशि सुविचारित की गई है। अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमान 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ग). टीएमआईएलएल अनुरक्षण कार्य के लिए संविदा आधार पर अनुरक्षण श्रमिक विनियुक्त करता है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लगभग ₹ 10 लाख प्रतिवर्ष की अनुमानित राशि दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं किए गए हैं। वर्ष 2006-07 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित ₹ 10 लाख का वास्तविक व्यय आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए 5.40 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए बढ़ाया गया है।

(घ). (i). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 140.94 लाख की लागत पर तेल और ल्यूबरिकेंट लागत अनुमानित की है जोकि तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 4.5 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए अनुवर्ती दो वर्षों के लिए प्रक्षेपित किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 140.94 लाख की अनुमानित राशि की जब वर्ष 2006-07 के दौरान ₹ 55.44 लाख के वास्तविक व्यय से तुलना की जाती है, जून, 2007 में टीएमआईएलएल द्वारा बाद में यथा संप्रेषित, तो वर्ष 2007-08 में लगभग 154 प्रतिशत की भारी वृद्धि है।

वर्ष 2006-07 के दौरान उपस्करों की कुल संख्या में कोई परिवर्तन टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित नहीं किया गया है। जब वर्ष 2007-08 के अनुमान के लिए विस्तृत परिगणना भेजी गई है, इस संबंध में अनुरोध किए जाने के बावजूद वर्ष 2006-07 के लिए ऐसी परिगणना नहीं भेजी गई है। वर्ष 2006-07 के लिए परिगणना के अभाव में, वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविकताओं की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान में अत्यधिक वृद्धि के कारण अभिनिश्चित नहीं किए जा सकते। इसलिए, प्रति टन कार्गो के प्रहस्तन के लिए डीजल और ल्यूबरिकेंट की औसत लागत वर्ष 2006-07 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट की वास्तविक लागत के आधार पर परिकलित की गई है। औसत ₹ 6.15 प्रति मीट्रिक टन परिगणित की गई है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानों पर पहुंचने के लिए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए यह दर बढ़ाई गई है।

(ii). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में बर्थ सं. 12 में तैनात उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत शामिल है। प्रचालक द्वारा बाद में जून, 2007 में प्रतिवेदित वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 27.55 लाख के वास्तविक व्यय के विपरीत प्रचालक ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 96.50 लाख, ₹ 130.84 लाख और ₹ 110.38 लाख की राशि अनुमानित की है। वर्ष 2007-08 के अनुमान में अत्यधिक वृद्धि विभिन्न मशीनों की उपस्कर गारंटी की समाप्ति और मशीनों के लिए महंगे पुर्जों के कारण है। यह सामान्य विवरण किसी दस्तावेजी साक्ष्य अथवा लागत ब्योरो द्वारा समर्थित नहीं हैं। इसलिए, वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 27.55 लाख के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(iii). उपस्कर चालन लागत की अगली मद पत्तन परमिट और रोड़ टैक्स है। प्रचालक द्वारा बाद में जून, 2007 में संप्रेषित वर्ष 2006-07 में ₹ 4.56 लाख के वास्तविक व्ययों के विपरीत वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ₹ 8.87 लाख की राशि प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित की गई है। वर्ष 2006-07 के वास्तविक व्यय के आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(ड). छोटे लोडर और फोर्कलिफ्ट के अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार करारों की प्रतिलिपियों द्वारा समर्थित किए गए हैं। इस संबंध में अनुमानित व्यय वर्ष 2007-08 और 2009-10 के इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। चूंकि टीएमआईएलएल ने किराये पर लिए गए फोर्कलिफ्ट में बदलने का प्रस्ताव किया है, इसलिए वर्ष 2009-10 में फोर्कलिफ्ट संबंधी किराया व्ययों को अलग करके सही किया है। इसलिए, वर्ष 2009-10 के लिए इस लेखा पर अनुमान पिछले दो वर्षों के अनुमानों की तुलना में काफी कम है।

(घ). एलए में यथा विनिर्दिष्ट, टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा आबंटित 14000 वर्ग मी0 के हार्डस्टैड भूखंड के लिए ₹ 21.65 प्रति वर्ग मी0 और पिछले वर्ष में देय राशि से 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ मानसिक लाइसेंस शुल्क अदा करना होता है। वर्ष 2002-03 के लिए ₹ 21.65 की दर पर विचार करते हुए, वर्ष 2007-08 के लिए प्रति वर्ग मी0 पट्टा किराया ₹ 27.63 प्रति वर्ग मी0 परिगणित किया गया है। इस दर के विपरीत, टीएमआईएलएल ने ₹ 26.44 प्रति वर्ग मी0 की दर पर विचार किया है। टीएमआईएलएल द्वारा 14000 वर्ग मी0 के लिए यथा अनुमानित दर पर पट्टा किराया अस्पष्ट रह गई दर में भिन्नता के कारण से, बिना किसी बदलाव के सुविचारित किया गया है।

टीएमआईएलएल को 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ ₹ 13.92 प्रति माह प्रति वर्ग मी0 की दर से दिसम्बर, 2006 में 54,000 वर्ग मी0 भूखंड आबंटित किया गया था। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित पट्टा किराया आबंटन पत्र में विनिर्दिष्ट दर के अनुसार है और इसलिए इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० भूखंड के लिए अनुमानित पट्टा किराया के संदर्भ में, यह भूखंड केओपीटी द्वारा अभी आबंटित किया जाना है, जैसाकि केओपीटी द्वारा मई, 2007 में बताया गया था। किराया आय के अनुमानन संबंधी इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में यथा स्पष्ट, अनुमानित किराया आय इस 9000 वर्ग मी० भूखंड सहित नहीं देखी जा सकती है। अतः 9000 वर्ग मी० के अतिरिक्त भूखंड पर अनुमानित पट्टा किराया व्यय राशि लगभग ₹ 16 लाख प्रतिवर्ष पर विचार नहीं किया गया है।

यह प्रतीत होता है कि टीएमआईएलएल ने कार्गो के भंडारण के लिए केओपीटी से अल्पावधि लाइसेंस आधार पर 5000 वर्ग मी० अर्थात् भूखंड लिया है। इस भूखंड का वर्तमान आबंटन 31 अगस्त, 2007 तक है, केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित। इसका अर्थ है, भूखंड के इस टुकड़े के लिए लाइसेंस शुल्क वर्ष 2007-08 के संपूर्ण वर्ष के लिए लाइसेंस शुल्कों का अनुमानन लगाने का कारण टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है। चूंकि भूखंड का आबंटन अगस्त, 2007 तक वैध है, इसलिए अगस्त, 2007 तक देय लाइसेंस शुल्क प्रतिबंधित करने के लिए अनुमानित लाइसेंस शुल्क उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

- (घ). बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग (एलएसडी), खोलना, स्टिकर, प्रेषण, संबंधी सेवाएं, पत्तन के अंदर परिवहन, सर्वेक्षण संबंधी अन्य व्ययों, निकासी और अग्रेषण व्यय तथा विविध व्यय के अनुमान। इनमें से प्रत्येक मद पर नीचे चर्चा की गई है:

(i). बांधना/सुरक्षा देना/डनेजिंग (एलएसडी) और खोलना:

टीएमआईएलएल ने यह गतिविधि आउटसोर्स की है, जैसाकि करार की भेजी गई प्रतिलिपि से देखा जा सकता है। यह गतिविधि टाटा स्टील के स्टील कार्गो के अनुमानित यातयात के लिए निजी पक्ष के साथ वर्ष 2004-05 में टीएमआईएलएल द्वारा पूर्ण रूप दी गई ₹ 80/- प्रति मी०टन की दर दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं है। अतः 2007-08 से 2009-10 के लिए इस गतिविधि हेतु अनुमानित व्यय ₹ 80 प्रति टन की दर पर एकसमान रूप से विचार किया गया है।

खोलना सुविधा जो वर्ष 2004-05 से ₹ 8/- प्रति टन पर आउटसोर्स की गई है, संबंधी व्यय। यह प्रतीत होता है कि यह गतिविधि वर्ष 2004-05 में अंतिम रूप दिए गए ₹ 8/- की दर से निजी पक्ष द्वारा वर्ष 2007-08 तक भी चलाई जा रही है। टीएमआईएलएल ने दर में परिवर्तन, यदि कोई हो, के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ₹ 8/- प्रति मी०टन की दर लागू करते हुए परिकलित खोलना गतिविधि के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ii). स्टिकर, टैग लिखना और कलर कोडिंग सेवाएं:

सेवा करार दिनांक 1 सितम्बर, 2006 की प्रतिलिपि से, यह स्पष्ट है कि टीएमआईएलएल ने, टाटा स्टील के कार्गो के लिए, वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 4.50 प्रति मी०टन की दर को अंतिम रूप दिया था। वर्ष 2006-07 की दर को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानों को संशोधित करने के लिए 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए इस दर में वृद्धि की गई है।

(iii). प्रेषण संबंधी सेवाएं:

चूनापत्थर प्रहस्तन के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं टीएमआईएलएल द्वारा आउटसोर्स की गई हैं जिसके लिए उसने वर्ष 2004-05 के दौरान ₹ 4.50 प्रति टन की दर को अंतिम रूप दिया है। टीएमआईएलएल ने इस दर से परिवर्तन, यदि कोई हो, के लिए दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए चूनापत्थर प्रहस्तन हेतु टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित आय प्रक्षेपण प्रेषण संबंधी सेवाओं से होने वाली आय को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि टीएमआईएलएल ने "विविध सेवाएं" के अधीन प्रेषण संबंधी सेवाएं प्रदान करने के लिए एक विशिष्ट दर प्रस्तावित की है। चूंकि आय अनुमानन में वर्ष 2007-08 के लिए प्रेषण संबंधी सेवाओं से होने वाली आय शासित है, इसलिए ₹ 4.5/- प्रति मी०टन पर अनुमानित इस गतिविधि पर व्यय वर्ष 2007-08 के लिए इस व्यय को अनुमानित नहीं किया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमान ₹ 4.50 प्रति टन की दर दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं।

(iv). भीतरी पत्तन परिवहन:

- (क). टीएमआईएलएल द्वारा भीतरी पत्तन परिवहन के अनुमानन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित कार्गो मद में स्टील शामिल है। स्टील के भीतरी पत्तन परिवहन के विरुद्ध केओपीटी द्वारा उठाई गई आपत्ति दो कारणों अर्थात् टीएमआईएलएल प्रचालन के अपने लाइसेंसशुदा क्षेत्र से बाहर के क्षेत्र में स्टील का ऐसा परिवहन प्रचालन करता है और दूसरा अतिरिक्त परिवहन की लागत से बचा जाना चाहिए यदि प्रचालक ने बर्थ सं. 12 के समीप 54000 वर्ग मी० प्लॉट क्षेत्र लिया था, पर आधारित है। टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि बर्थ सं. 12 के समीप कोई भूखंड अथवा इसका बैकअप क्षेत्र उपलब्ध नहीं है। प्रचालक ने आगे दावा किया है कि केओपीटी द्वारा पहले ऑफर किया गया 54000 वर्ग मी० भूखंड बर्थ सं. 12 से कुछ दूरी पर था।

महत्वपूर्ण है कि स्टील कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा किए गए करार की परिधि में ऐसे कार्गो का यार्ड से प्लॉट अथवा विलोमतः परिवहन शामिल है। उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने केओपीटी द्वारा आवंटित क्षेत्र में स्टील के भंडारण के लिए 5000 वर्ग मी० हार्डस्टैंड भूखंड के अलावा वर्ष 2007-08 के लिए 3000 वर्ग मी० ढका हुआ शैड क्षेत्र और वर्ष 2008-09 और 2009-10 प्रत्येक वर्ष के लिए 6000 वर्ग मी० क्षेत्र चिह्नित किया है। इस परिदृश्य में, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए इस बयान पर विश्वास करता है कि स्टील के भीतरी पत्तन परिवहन की लागत आवश्यक रूप में खर्च की जाएगी।

प्रारंभ में, टीएमआईएलएल ने टाटा के लिए प्रहस्तित स्टील कार्गो संबंधी भीतरी पत्तन परिवहन गतिविधि को आउटसोर्स करने का अनुमान लगाया था। स्टॉक कार्गो का शेष 20 प्रतिशत प्रचालक के अपने उपस्कर का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किए जाने का प्रस्ताव किया गया था। संशोधित प्रस्ताव में, आउटसोर्स किए गए कार्गो की मात्रा कुल अनुमानित स्टील यातायात के 60 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। इस संशोधित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

वर्ष 2007-08 के लिए बाद में टीएमआईएलएल द्वारा यथा संप्रेषित रु० 36.71 की अधुनातित करार दर पर विचार किया गया है और अनुवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमान वर्ष 2007-08 की दर को आधार रूप में लेते हुए 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वर्तमान वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (ख). चूनापत्थर के परिवहन की लागत के बारे में केओपीटी द्वारा उठाई गई आपत्ति इस संदर्भ में प्रतीत होती है कि चूनापत्थर की परिवहन की ऐसी लागत बर्थ सं. 12 की सीमाओं के अन्दर और बाहर की है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए करार दस्तावेज की प्रतिलिपि दर्शाती है कि परिवहन की प्रकृति जेट्टी से जुड़ा हुआ प्लॉट है। यह उल्लेखनीय है कि प्रचालक ने सभी तीन वर्षों के लिए चूनापत्थर के भंडारण हेतु केओपीटी द्वारा आवंटित 21000 वर्ग मी० का हार्डस्टैंड भूखंड चिह्नित किया है।

चूनापत्थर के परिवहन की आउटसोर्स की गई गतिविधि के लिए, जेट्टी से स्टैक यार्ड, प्रचालक ने वर्ष 2007-08 के लिए प्रक्षेपित संपूर्ण यातायात के लिए वर्ष 2007-08 के लिए रु० 26 प्रति मी०ट० की दर अंगीकृत की है। तथापि बाद में टीएमआईएलएल द्वारा संप्रेषित रु० 23.75 की अधुनातित करार दर आधार रूप में सुविचारित की गई है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमान वर्ष 2007-08 की संशोधित दर को आधार रूप में लेखा में लेते हुए 5.4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (ग). लौह अयस्क के संपूर्ण अनुमानित यातायात के लिए भीतरी-पत्तन परिवहन वर्ष 2007-08 के लिए रु० 75 प्रति टन पर सुविचारित किया गया है। यह एक नई प्रशुल्क मद है जिसे टीएमआईएलएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए रु० 75/- प्रति टन की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। चूंकि लौह अयस्क प्रहस्तन से आय, जिसमें शामिल भीतरी पत्तन परिवहन की लागत आय अनुमानों में स्वीकार्य है, भीतरी-पत्तन परिवहन संबंधी अनुमानित व्यय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भी सुविचारित किया गया है बशर्ते टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं का सत्यापन किया जाएगा।

(घ). टीएमआईएलएल द्वारा यथा उल्लिखित, कंटेनर यातायात के 25 प्रतिशत में भीतरी पत्तन परिवहन होगा। इस भीतरी पत्तन परिवहन की लागत व्यय अनुमान में नहीं ली गई है। हमने टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई अधुनातन करार की प्रतिलिपि के आधार पर ₹ 917.71 प्रति टीईयू की दर से यह व्यय स्वीकृत किया है।

(v). सर्वेक्षण व्यय

अन्य व्ययों में चूनापत्थर, स्टील और लौह अयस्क के सर्वेक्षण व्यय शामिल है। 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' के अधीन चलाए जाने के लिए प्रस्तावित गतिविधियों में से एक कार्गो का सर्वेक्षण है। राजस्व अनुमानन में, टीएमआईएलएल द्वारा 'ऑन-बोर्ड सर्वेक्षण' से आय पर विचार किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि सर्वेक्षण प्रभार आईएसएचपीएल, केओपीटी के एचडीसी में दूसरा निजी प्रचालक, के दरमान में शामिल है।

अनुमानन प्रयोजन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित सर्वेक्षण व्ययों की दर कार्गो से कार्गो अलग होती है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 में अंतिम रूप दिए गए टाटा स्टील के लिए ₹ 14 प्रति मी0ट0 की दर के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजा है। दर में परिवर्तन, यदि कोई हो, दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है। इसके अलावा, अन्य कार्गो के लिए ₹ 3, ₹ 2 की दरों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है। वर्ष 2007-08 के लिए सर्वेक्षण व्ययों के अनुमानों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दरें वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए सुविचारित किए गए हैं, बशर्ते टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं का सत्यापन किया जाएगा।

(ज). निकासी और अग्रेषण व्यय

केओपीटी ने टीएमआईएलएल के स्टीमर एजेंट के रूप में प्रचालन करने पर आपत्ति उठाई है। तथापि, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि वह निकासी और अग्रेषण सेवा के साथ सीमाशुल्क क्लियरेंस के लिए कार्गो के आयात अथवा निर्यात संबंधी दस्तावेजों की कार्यवाही शामिल है। वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक प्रति टन व्यय ₹ 4.79 परिगणित किया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए इस व्यय के अनुमानन हेतु ₹ 4.44 प्रति टन की दर पर विचार किया है, जोकि स्वीकार्य है। ₹ 4.44 की प्रति टन दर तत्संबंधी पिछले वर्ष को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2008-09 के लिए निकासी और अग्रेषण व्यय का अनुमान लगाने के लिए 5.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष द्वारा बढ़ाया गया है।

(झ). विविध प्रचालन व्यय

(i). अनुमानित विविध प्रचालन व्यय सिडलिंग में उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट स्ट्रेपिंग पर परिवहन, सिलिंग्स तथा गियर लागत आदि प्रकृति के हैं। प्रचालक ने वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 65 लाख का वास्तविक व्यय, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लगभग 7.5 प्रतिशत द्वारा इस व्यय को बढ़ाते हुए, प्रतिवेदित किया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान वर्ष 2006-07 की राशि आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ii). इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने स्टील कार्गो की साइडिंग पर उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट पर परिवहन के लिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान क्रमशः लगभग ₹ 99 लाख और ₹ 103 लाख के व्यय का अनुमान लगाया है। टीएमआईएलएल ने इस संबंध में एक प्रश्न के बावजूद व्यय को न्यायोचित ठहराने के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं दिया है। टीएमआईएलएल द्वारा रेल बद्ध स्टील कार्गो का अनुमानित व्यय ₹ 110/- प्रति टन परिकलित किया है। जैसाकि रेलवे सिडलिंग के वर्ष 2008-09 के दौरान प्रचालन में आने की संभावना है, अनुमानित व्यय इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं के साथ सत्यापन की शर्त पर सुविचारित किया गया है।

(iii). विविध प्रचालन व्ययों में प्लॉटों का सिविल अनुरक्षण शामिल है। टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 के पीछे बैकअप क्षेत्र में वर्तमान ढके हुए भांडागार को बैकअप क्षेत्र में प्रचालनात्मक मुश्किलों के कारण से, वर्ष 2008-09 में नए आबंटित किए जाने वाले प्लॉट पर ₹ 75 लाख की लागत से स्थानांतरित करने की इच्छा व्यक्त की है। केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, यह शैड टीएमआईएलएल को आबंटित बैकअप क्षेत्र में टीएमआईएलएल द्वारा किया गया था। यह स्पष्ट नहीं है कि प्रचालक द्वारा अब प्रचालनात्मक मुश्किलें क्यों पेश की जा रही हैं जो प्रचालक द्वारा बैकअप क्षेत्र में शैड के निर्माण की योजना तैयार करने के समय नहीं देखा गया था। हमारे द्वारा विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद अनुमान को सही ठहराने के लिए लागत ब्योरे नहीं भेजे गए हैं। लागत ब्योरे के अभाव में,

यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि वर्ष 2008-09 में ₹0 75 लाख के अनुमानित व्यय पर विचार करे।

(2). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय:

- (i). वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों से 28 प्रतिशत अधिक पाए गए हैं। टीएमआईएलएल से बर्थ सं. 12 में प्रचालनों में वृद्धि के आधार पर इस वृद्धि को तर्कसंगत ठहराने के लिए कहा गया था। प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय को यातायात बढ़ने से प्रचालनों में वृद्धि से जोड़कर नहीं देखा जा सकता है। वास्तव में, वर्ष 2007-08 के वास्तविक यातायात से थोड़ा ही कम है।
 - (ii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित प्रबंधन उपरिव्ययों में व्यय की एक नई मद अर्थात् अलग से अनुमानित सुरक्षा प्रमारों के अलावा ₹0 9.72 लाख तक सुरक्षा प्रभार शामिल हैं। यह प्रतीत होता है कि यह मद प्रचालक को आबंटित प्लॉट क्षेत्र को सुरक्षा प्रदान करने से संबंधित है। टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट रूप से नहीं बताया गया है, यह लगता है कि नए सुरक्षा प्रभार केओपीटी द्वारा आबंटित 54,000 वर्ग मी0 के अतिरिक्त भूखंड के संदर्भ में उत्पन्न संवर्धनात्मक व्यय है। किसी भी मामले में, वर्ष 2007-08 के लिए ₹0 9.72 लाख के अनुमानित सुरक्षा प्रभार इस शर्त के साथ इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं कि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय सत्यापन किया जाएगा। अनुवर्ती दो वर्षों के अनुमान 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
 - (iii). ₹0 9.72 लाख के सुरक्षा प्रभारों के अतिरिक्त वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान वर्ष 2006-07 के वास्तविकताओं से लगभग 23 प्रतिशत अधिक है। वर्ष 2007-08 का अनुपात (प्लॉट के सुरक्षा प्रभार अतिरिक्त) वर्ष 2006-07 पर 5.4 का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों के अनुमान वर्ष 2007-08 के संशोधित अनुमान आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
 - (iv). सभी वर्षों के लिए अनुमानित सामान्य उपरिव्यय भी वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (xiv). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 में ₹0 22.37 करोड़ का अतिरिक्त निवेश परिकल्पित किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, ₹0 60 लाख संयंत्र और मशीनरी के लिए, ₹0 224 लाख बिल्डिंग शैडों और अन्य ढांचों के लिए और ₹0 1953 लाख भूखंड विकास, बाड़ लगाने, भूमि सर्वेक्षण और 54000 वर्ग मी0 तथा 9000 वर्ग मी0 अतिरिक्त भूखंड के लिए बिना वापसी योग्य जमा राशि है।

वर्ष 2008-09 और 2009-10 में संयंत्र और मशीनरी के लिए क्रमशः ₹0 266 लाख और ₹0 192 लाख का निवेश परिकल्पित किया गया है।

वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रस्तावित निवेशों का नीचे विश्लेषण किया गया है:

- (क). यह कहने के अलावा कि संयंत्र और मशीनरी में ₹0 60 लाख का प्रस्तावित निवेश नए आबंटित प्लॉट में बिजली फिटिंग्स के लिए है, टीएमआईएलएल ने विशिष्ट अनुरोध के बावजूद प्रस्तावित निवेशों की स्थिति के बारे में नहीं बताया है। चूंकि केओपीटी ने पुष्टि की है कि इसने टीएमआईएलएल को 54,000 वर्ग मी0 प्लॉट क्षेत्र आबंटित किया है, प्रतिवेदित बिजली फिटिंग्स में भारी निवेश से इकार नहीं किया जा सकता है। चूंकि निवेश की वर्तमान स्थिति संप्रेषित नहीं की गई है और वर्ष 2007-08 की लगभग एक छमाही पहले ही बीत चुकी है, इसलिए ₹0 60 लाख का प्रस्तावित निवेश वर्ष 2007-08 की बजाय वर्ष 2008-09 में सुविचारित किया गया है।
- (ख). लाइसेंस करार करने के समय, टीएमआईएलएल को 14000 वर्ग मी0 बैकअप क्षेत्र सहित परिसंपत्तियां हस्तांतरित की गई थीं। बैकअप क्षेत्र में 3000 वर्ग मी0 का ढका हुआ भांडागार शामिल है। यह प्रतीत होता है कि टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 में ₹0 224 लाख से ढके हुए शैड के अतिरिक्त स्टेकयार्ड का विकास परिकल्पित किया है। 3000 वर्ग मी0 का अतिरिक्त ढका हुआ भंडारण क्षेत्र स्टील कार्गो के भंडारण के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। केओपीटी द्वारा की गई एक टिप्पणी के संदर्भ में, प्रचालक ने स्पष्ट रूप से बताया है कि उसने बर्थ सं. 12 के किसी ढके हुए शैड की लागत पर विचार नहीं किया है। अतः वर्ष 2007-08 में ₹0 224 लाख का निवेश टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तावित सुविचारित किया गया है। संयोगवश, स्टील कार्गो के भंडारण के अतिरिक्त ढके हुए शैड के उपयोग से होने वाली अनुमानित भंडारण आय वर्ष 2008-09 में स्वीकार की गई है, वर्तमान ढके हुए शैड से होने वाली अनुमानित भंडारण आय के अलावा।

- (ग). वर्ष 2007-08 के दौरान ₹ 1953 लाख के अतिरिक्त निवेश की अगली मद भूखंड विकास और अन्य संबंधित कार्य के लिए है। टीएमआईएलएल ने 54,000 वर्ग मी० भूखंड के विकास की स्थिति संप्रेषित की है। 10,000 वर्ग मी० क्षेत्र विकसित किया गया बताया गया है और प्रचालक ने मानसून के पश्चात शेष क्षेत्र को विकसित करने का प्रस्ताव किया है। ₹ 1953 लाख की राशि में 9000 वर्ग मी० भूखंड के प्रस्तावित आबंटन के लिए ₹ 30.07 लाख का बिना-वापसी-योग्य बिना-समायोजन-योग्य (एनआरएनए) जमा राशि शामिल है। जैसाकि केओपीटी ने मई, 2007 में बताया था कि केओपीटी द्वारा यह 9000 वर्ग मी० भूखंड अभी आबंटित किया जाना है। ऐसी स्थिति में, 9000 वर्ग मी० के लिए एनआरएनए रूप में ₹ 30.07 लाख के प्रस्तावित भुगतान पर विचार नहीं किया गया है। इस विरलेषण में ₹ 1922.93 लाख की शेष राशि पर विचार किया गया है। भूखंड विकास लागत को वर्ष 2007-08 से एलए के शेष 24 वर्षों की अवधि में बांटने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण स्वीकार किया गया है।
- (घ). वर्ष 2008-09 और 2009-10 में क्रमशः ₹ 266 लाख और ₹ 42 लाख के प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने रेलवे साइडिंग के निर्माण की प्रक्रिया शुरू कर दी प्रतीत होती है और इस संबंध में कार्य आदेश को जून, 2007 में अंतिम रूप दिए जाने का प्रस्ताव था। रेलवे साइडिंग का प्रावधान बढ़ते कार्गो धुपुट के लिए रैकों की जल्द आवाजाही और बहुउद्देशीय रेल बद्ध कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए है। यह उल्लेखनीय है कि 54000 वर्ग मी० के अतिरिक्त भूखंड का आबंटन रेलवे साइडिंग के लिए बताया गया है। यहां आबंटन पत्र से यह उल्लेखनीय है कि 54000 वर्ग मी० भूखंड पर टीएमआईएलएल द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली अतिरिक्त अवसंरचना लाइसेंस करार में निर्धारित न्यूनतम उपस्कर और अवसंरचना सहयोग से अधिक है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान रेलवे साइडिंग के लिए प्रस्तावित निवेश पर विचार किया गया है।
- (ङ). टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी सामग्री से मालूम चलता है कि उसने वर्ष 2005 में 16 टन का फोर्कलिफ्ट ट्रक किराये पर लिया था। किराये पर लिए गए फोर्कलिफ्ट को 25 टन क्षमता के फोर्कलिफ्ट से बदले जाने का प्रस्ताव किया गया है। वर्तमान में किराये पर लिए गए फोर्कलिफ्ट ट्रक के प्रतिस्थापन से वर्ष 2009-10 में लागत में कमी आएगी और दक्षता में सुधार होगा। अतः इस संबंध में वर्ष 2009-10 में ₹ 150 लाख का प्रस्तावित निवेश स्वीकार किया गया है।

(xxv). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण संलग्नक -I रूप में अनुलग्न किया गया है। वर्तमान केओपीटी दरमान पर प्रभार्य प्रशुल्क पर लागत विवरण द्वारा प्रकट परिणाम नीचे दी गई तालिका में यथा निर्दिष्ट सारबद्ध किया गया है।

प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमआईएलएल के परिणामों का सार

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रुपये करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+)/ घाटा (-) (रुपये करोड़ों में)				निवल अधिशेष(+)/ घाटा(-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08*	2008-09	2009-10	कुल	2007-08*	2008-09	2009-10	कुल	2007-08*	2008-09	2009-10	
1	टीएमआईएलएल समग्र रूप में	12.30	26.65	27.93	66.88	3.11	6.08	6.29	15.48	25.31%	22.82%	22.51%	23.55%

*अक्टूबर 07 से मार्च 08 तक छह माह की अवधि के लिए।

जैसाकि उक्त तालिका से देखा जा सकता है कि टीएमआईएलएल अक्टूबर, 2007 से मार्च, 2010 तक की ढाई वर्ष की अवधि के दौरान प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर समग्र रूप में अधिशेष स्थिति में होगा। अतः यह बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा प्रभार्य प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में अधोगामी संशोधन किए जाने का मामला है।

यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल पर वर्तमान दरों केओपीटी के लिए निर्धारित दरों का अंगीकरण है और टीएमआईएलएल की लागत और निवेश के आधार पर निर्धारित नहीं है। यह याद करवाया जाता है कि लागत जमा दृष्टिकोण का अनुसरण करे हुए टीएमआईएलएल का दरमान तैयार करने की यह पहली कार्यवाही है।

बर्थ सं. 12 पर प्रशुल्क के केओपीटी स्तर में अधोगामी समायोजन के लिए यह मामला मुख्यतः वर्ष 2006-07 के दौरान और वर्ष 2007-08 की प्रथम छमाही की अवधि के दौरान उसके द्वारा किए गए निवल घाटे के समायोजन के पश्चात वर्ष 2002-03 से सितम्बर, 2007 तक टीएमआईएलएल द्वारा वसूल किए गए अतिरिक्त अधिशेष को सेटिंग-ऑफ करने और 10 प्रतिशत की विशेष दर की अनाधिकृत वसूली के समायोजन के कारण है।

दिसम्बर, 2006 में पूर्ण केओपीटी के प्रशुल्क की सामान्य संशोधन की अंतिम कार्यवाही के दौरान, इस प्राधिकरण ने पाया था कि केओपीटी के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स पर जहां टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 का प्रचालन करता है, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि घाटे वाली मरीन गतिविधि को भारी सहायिकी प्रदान करती है। इससे साफ पता चलता है कि केओपीटी के लिए निर्धारित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के प्रभार घाटे वाली मरीन गतिविधि के लिए प्रति-सहायिकी प्रदान करने के क्योटियेंट हैं। इस लेखा पर प्रति-सहायिकी प्रदान करने की अनिवार्यता टीएमआईएलएल के मामले में उत्पन्न नहीं होती है।

यहां पर यह दोहराना प्रासंगिक है कि टीएमआईएलएल का यातायात प्रक्षेपण केओपीटी के सुझाव पर 5 प्रतिशत वृद्धि के साथ संशोधित किया गया है। केओपीटी के मद्देनजर, टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार में निर्धारित से अधिक परिसंपत्तियां सृजित नहीं की हैं। इसके विपरीत, टीएमआईएलएल का निवेश पहले प्रक्षेपित किए गए निवेश से कम था। इसके लगता है कि ढाई वर्ष के लिए व्यय अनुमान संशोधन के पश्चात भी अधिक हैं। वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए श्रमिक संबंधी प्रतिवेदित वास्तविक व्यय में भारी वृद्धि देखी गई है। टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं के संदर्भ में व्यय अनुमानों की समीक्षा की जाएगी और टीएमआईएलएल को कोई अनावश्यक लाभ भविष्य प्रशुल्क में पूर्णतः सेट ऑफ किया जाएगा।

23.55 प्रतिशत के निवल औसत अधिशेष के मद्देनजर, अनुमानन, में त्रुटियों के लिए, यदि कोई हों, अन्तर रखते हुए टीएमआईएलएल के वर्तमान प्रशुल्क में 20 प्रतिशत कटौती की जा सकती है। यह कटौती बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा प्रभार्य केओपीटी दरमान के वर्तमान स्तर पर विलंबशुल्क दरों, उपस्कर किराया प्रभारों और अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए प्रभारों को छोड़कर कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए है।

वास्तव में, अधोगामी संशोधन का प्रभाव प्रासंगिक अवधि के लिए संशोधित लागत विवरण द्वारा यथा उल्लिखित तदनुरूपी अवधि के लिए लगभग ₹ 15.48 करोड़ के अधिशेष की अपेक्षा लगभग 13.38 करोड़ के राजस्व की कटौती होगी।

- (xxvi). "यथा मूल्य" की प्रस्तावित परिभाषा जोकि केओपीटी के दरमान में अनुमोदित परिभाषा के अनुसार है, अनुमोदित की गई है।
- (xxvii). "टीएमआईएलएल" की परिभाषा के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन "एक विशेष प्रयोजन कम्पनी" वाक्य शामिल है। संयोगवश, लाइसेंस करार उपबंध में भी उल्लेख किया गया है कि टीएमआईएलएल एक विशेष प्रयोजन कम्पनी के रूप में समावेशित की गई है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों से देखा गया है कि लाइसेंसधारी के प्रचालन केओपीटी के बर्थ सं. 12 तक सीमित नहीं है, परंतु दरमान बर्थ सं. 12 पर प्रचालनों तक सीमित है। जब तक एसपीवी के गठन से संबंधित एलए का उपबंध प्रभावी है, केवल बर्थ सं. 12 का प्रचालन करने के लिए एसपीवी रूप में उल्लेख करना उचित नहीं होगा।
- (xxviii). केओपीटी ने सही उल्लेख किया है कि दरमान में लाइसेंसधारी के परिसर की सीमाएं विनिर्दिष्ट होनी चाहिए जहां दरमान लागू होगा। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित "टीएमआईएलएल टर्मिनल" के लिए परिभाषा "टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैक-अप क्षेत्र सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र" कर दी गई है। यह उल्लेखनीय है कि इसी तरह से परिभाषा केओपीटी में दूसरे निजी प्रचालक इंटरनेशनल सी पोर्टर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के दरमान में इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में अनुमोदित की गई थी।
- (xxix). "दिन" की प्रस्तावित परिभाषा केओपीटी के दरमान में अनुमोदित - एचडीसी पर प्रासंगिक और एचडीसी में आईएसएचपीएल के दरमान में अनुमोदित परिभाषा "दिन" शब्द की परिभाषा के साथ थोड़ी संशोधित की गई है।
- (xxx). "विलंबशुल्क" शब्द के लिए प्रस्तावित परिभाषा का अर्थ है कि निःशुल्क अवधि के बाद टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा, अनुमोदित की गई है।
- (xxxi). टीएमआईएलएल ने "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों" के लिए परिभाषा प्रस्तावित की है। ये प्रभार तब प्रभार्य होते हैं जब टीएमआईएलएल ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रचालनों के लिए जनशक्ति उपलब्ध करवाता है। लदाई/उतराई प्रचालनों के लिए श्रमिक की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभारों की वसूली हेतु "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार" के लिए परिभाषा अनुमोदित की गई है।
- (xxxii). पोत से कार्गो की उतराई अथवा पोत पर कार्गो की लदाई के प्रचालन को कवर करने के लिए और ऐसा कार्गो घाट से नहीं गुजरता है, टीएमआईएलएल ने "ओवरसाइड उतराई/नौभरण" के लिए अनुमोदित परिभाषा के अनुसार है, अनुमोदित किया गया है।
- (xxxiii). "माह" और "शट आऊट" कार्गो के लिए प्रस्तावित परिभाषा केओपीटी में निजी प्रचालक के दरमान में और केओपीटी के दरमान में अनुमोदित परिभाषाओं के अनुसार हैं।
- (xxxiv). "टीईयू" और "जोखिमपूर्ण I" के लिए प्रस्तावित परिभाषा केओपीटी पर निजी प्रचालक के दरमान में और केओपीटी के दरमान में अनुमोदित परिभाषाओं के अनुसार हैं।
- (xxxv). "पोतांतरण" शब्द पत्तन/टर्मिनल के लिए मूल रूप से अविनिहित कार्गो परंतु पत्तन टर्मिनल पर उतारा गया, परंतु बाद में अन्य पत्तनों पर वापस नौभरित करना अर्थ के लिए प्रस्तावित किया गया है।

"पोतांतरण" के लिए प्रस्तावित परिभाषा, कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से उतारे गए और उसी पोत पर बाद में लादे गए किसी कार्गो का स्थानांतरण शामिल है। कुछ प्रचालनात्मक कारण से टीएमआईएलएल टर्मिनल पर पोत से कार्गो की उतराई से पोतांतरण कार्गो की प्रकृति में कोई बदलाव नहीं आता है और वह कार्गो बाद में उसी उपोत पर लादा जाता है। "पोतांतरण" की प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की गई है।

- (xxxvi). टीएमआईएलएल ने अपने परिसर में प्रहस्तित सभी कार्गो/कंटेनरों पर वसूली-योग्य देयताओं के रूप में "घाटशुल्क" शब्द को परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। यदि घाटशुल्क की यह परिभाषा टीएमआईएलएल द्वारा सामान्य सुविधा के लिए विभिन्न दर का निर्धारण नहीं किया जा सकता है। किन्तु, केओपीटी के दरमान में ऐसा उपबंध शामिल है और टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्ताव को केवल ऐसे दरमान पर आधारित किया है। तथापि, टीएमआईएलएल को घाटशुल्क अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने की प्रक्रिया शुरू करने की सलाह दी जाती है। "घाटशुल्क" के लिए प्रस्तावित परिभाषा जोकि सामान्यतः केओपीटी के दरमान में दिखाई देने वाले इसी शब्द की परिभाषा के अनुसार है।
- (xxxvii). विलंबशुल्क की वसूली के प्रयोजन के लिए, कार्गो जोखिमपूर्ण-1 कार्गो और गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो में वर्गीकृत किया गया है। यह प्रतीत होता है कि जोखिमपूर्ण-1 कार्गो का वर्गीकरण केओपीटी द्वारा अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची के संदर्भ में किया गया है। केओपीटी ने जोखिमपूर्ण-1 कार्गो की परिभाषा में "बोर्ड द्वारा" शब्दों को "कोलकाता पत्तन न्यास" शब्दों के साथ बदलने का सुझाव दिया है जिसे अनुमोदित किया गया है।
- (xxxviii). "स्टॉक कार्गो" बिना निर्यात दस्तावेजों के नौभरण के लिए पत्तन में प्राप्त कार्गो अर्थ में परिभाषित किया गया है, जिसे अनुमोदित किया गया है।
- (xxxix). टीएमआईएलएल ने "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" के लिए परिभाषा प्रस्तावित की है। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई सेवाओं की सूची को देखने पर, इस गतिविधि में ऑन-बोर्ड और तट सेवाएं दोनों शामिल हैं। केओपीटी ने "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" को इस आधार पर ऐसा रूप परिभाषित करने का सुझाव दिया है कि "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" की परिभाषा में उल्लिखित "कुछ सेवाएं" वाक्यांश सेवाओं के तत्व नहीं दर्शाता है। चूंकि प्रचालक ने ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित मसौदा दरमान के खंड 6 में विभिन्न सेवाएं सूचीबद्ध की हैं, "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" की प्रस्तावित परिभाषा स्वीकार की जाती है।
- (XL). खंड 3 (मूल्यांकन के सामान्य सिद्धांत) के अधीन प्रस्तावित विभिन्न खंड, जोकि केओपीटी के दरमान में अनुमोदित तदनुसूची खंडों के अनुसार हैं, निम्नलिखित की शर्त पर अनुमोदित किया गया है:
- (क). नमूने, विषय-सूची और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कम्पनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती हैं और जिसपर सीमाशुल्क देय नहीं है, राजनयिक डाक बैगों, क्रू बैगों और प्रचालक के प्रयोग के लिए सभी वस्तुओं को सभी कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से मुक्त किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 से इतर भी प्रचालन कर रहा है, जिस स्थिति को टीएमआईएलएल और केओपीटी दोनों द्वारा बताया गया है। ऐसी स्थिति में, केओपीटी के सुझाव गुण-दोष हैं कि उप-खंड V में "टीएमआईएलएल के प्रयोग के लिए वस्तुएं" को "बर्थ सं. 12, एचडीसी से संबंधित टीएमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए वस्तुएं" द्वारा बदला जाना चाहिए और इस प्रकार अनुमोदित किया जाता है।
- (ख). मसौदा दरमान का प्रस्तावित खंड 3 (vii) राजस्व हिस्से की परिगणना के लिए आधार शासित करता है। यह लाइसेंसधारी और लाइसेंसदाता के बीच का मामला है जोकि एलए के उपबंधों द्वारा शासित किया जाता है। अतः प्रस्तावित खंड अनुमोदित नहीं किया गया है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा उठाए गए कदम पर इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में पहले ही कार्यवाही की जा चुकी है।
- (ग). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब और टीएमआईएलएल द्वारा विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 की शर्तों के अनुसार एसबीआई के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होनी चाहिए। टीएमआईएलएल ने 11 प्रतिशत पर एसबीआई का पीएलआर लेते हुए 13 प्रतिशत की दर से दंडात्मक ब्याज प्रस्तावित किया है। एसबीआई का पीएलआर 11 प्रतिशत से 12.75 प्रतिशत हो गया है। 12.75 प्रतिशत का प्रचलित पीएलआर दर्शाने के लिए प्रस्तावित दर उपयुक्ततः संशोधित की गई है।
- (घ). जब कभी किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट दर महापत्तन न्यास अथवा उसपर निजी टर्मिनल प्रचालक के दरमान में उपलब्ध नहीं हो तो तदर्थ आधार पर दर वसूल करने और साथ ही साथ इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव प्रस्तुत करने की प्रक्रिया निर्धारित की गई है। इस संबंध में, प्रचालक ने इस प्रक्रिया को शासित करने के लिए प्रासंगिक शर्तें प्रस्तावित की हैं, जोकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार हैं और निर्धारण महापत्तन न्यासों और अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमान में शामिल किए गए हैं। यह स्वीकार करना होगा कि लाइसेंसदाता को यह सुनिश्चित करने के लिए लाइसेंसशुदा क्षेत्र में लाइसेंसधारी की गतिविधियों की जानकारी अवश्य होनी चाहिए कि ऐसी गतिविधियां लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार हैं। अतः यह प्राधिकरण केओपीटी के अनुरोध को स्वीकार करता है कि टीएमआईएलएल ऐसे दर की वसूली के बारे में केओपीटी को पहले जानकारी देते हुए दर की वसूली, यदि कोई हो, तदर्थ आधार पर कर सकता है। इस संबंध में प्रस्तावित शर्तें यह उल्लेख करते हुए उपयुक्ततः संशोधित की गई हैं कि प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक ऐसे दर की वसूली के बारे में केओपीटी को सूचना देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।
- (XLI). प्रस्तावित दरमान घाटशुल्क प्रभार, ऑन-बोर्ड प्रभार, ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण, सदाई/उतराई/रिस्टेकिंग, विलंबशुल्क, परिवहन, भंडारण और विविध सेवाएं तथा रियायतें/वापसियां निर्धारित करता है। टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित प्रभारों को शासित करने के लिए शर्तें भी प्रस्तावित की हैं। उपयुक्त प्रशुल्क मदों और उनपर शासित होने वाली प्रस्तावित शर्तों पर आगे के अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।
- (XLII). अनुमत कार्गो जिसे बर्थ सं. 12 में प्रहस्तन करने के लिए प्रचालक को प्राधिकृत किया गया है, एलए उपबंध की शर्तों के अनुसार, विशेष रूप से थोक में ताप कोयला, थोक में कोकिंग कोयला, विभिन्न प्रकार के कोक और थोक में अन्य काला कार्गो तथा पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित विभिन्न प्रकार के द्रव बल्क कार्गो अलग रखे गए हैं। दरमान में प्रस्तावित

- प्रशुल्क मदों में एलए में विशेष रूप से अलग रखे गए कार्गो शामिल नहीं हैं। टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के विरुद्ध केओपीटी की केवल एक आपत्ति पर अनुच्छेद सं. [xxi (ग)] में पहले कार्यवाही की गई है।
- (XLiii). प्रशुल्क प्रस्ताव प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मदवार लागत पर आधारित नहीं है। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा स्वीकार किया गया है। यह प्रशुल्क प्रस्ताव बृहत् लागत कार्यवाही पर आधारित है। चूंकि अलग-अलग सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क तत्संबंधी सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ में नहीं है, अधिशेष वाली गतिविधि से घाटे वाली गतिविधि को प्रति-सहायिकी प्रदान करना से इंकार नहीं किया जा सकता। उन्नत प्रौद्योगिकी के इस समय में प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मदवार लागत परिगणित करना असंभव नहीं है। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय अलग-अलग गतिविधियों के लिए लागत व्ययों द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव करेगा।
- (XLiv). टीएमआईएलएल ने अविनिर्दिष्ट कार्गो के लिए घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर प्रस्तावित किया है। महापत्तन और उसपर निजी टर्मिनल टैक्स वसूल नहीं करते हैं, वे प्रदत्त सेवाओं के लिए शुल्क वसूल करते हैं ऐसी स्थिति में, प्रदत्त सेवाओं के लिए शुल्क वसूली के लिए आधार उपयुक्ततः तैयार कर सकती है। चूंकि महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित यथामूल्य दरों को धीरे-धीरे हटाए जाने की आवश्यकता है, प्रशुल्क के प्रारंभिक यथामूल्य घाटशुल्क दर का निर्धारण वांछनीय नहीं हो सकता है। तथापि, टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए आश्वासन पर विचार करते हुए कि वह अपने दरमान की अगली समीक्षा में भार अथवा मात्रा के आधार पर इकाई दर प्रस्तावित करेगा, अविनिर्दिष्ट कार्गो के लिए यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क का निर्धारण अंतरिम उपाय के रूप में सुविचारित किया गया है। चूंकि टीएमआईएलएल ने केओपीटी के लिए निर्धारित दरें अंगीकृत की हैं, इसलिए केओपीटी दरमान में आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के लिए अलग-अलग निर्धारित यथामूल्य घाटशुल्क आदेशित सामान्य कटौती की शर्त पर एक संदर्भ दर हो सकती है।
- (XLV). "ओवरसाइड उतराई/नौभरण" के प्रचालन के लिए, टीएमआईएलएल ने केओपीटी के (तत्कालीन) वर्तमान दरमान पर आधारित प्रस्तावित दरों के 70 प्रतिशत पर घाटशुल्क और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि टीएमआईएलएल उसी पत्तन में प्रचालन कर रहा है, प्रस्तावित उपबंध अनुमोदित किया गया है।
- (XLvi). टीएमआईएलएल ने केओपीटी के दरमान में निर्धारित ऐसी शर्तों के समान कार्गो के पोतांतरण और शटआउट/स्टॉक कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार की वसूली और कार्गो के पोतांतरण पर ऑन-बोर्ड प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली शर्तों का ढांचा व्यवस्थित किया है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।
- (XLVii). कंटेनरों के विभिन्न आकारों के लिए घाटशुल्क प्रभार और ऑन-बोर्ड प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित अनुपात संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.4 के अनुसार है।
- (XLViii). घाटशुल्क प्रभारों की वसूली, ऑन-बोर्ड प्रभारों, लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग सेवाओं संबंधी प्रभार और लागू प्रभारों के 60 प्रतिशत पर पत्तन सीमाओं के भीतर कार्गो/कंटेनरों के परिवहन के लिए तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में प्रस्तावित शर्त भी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है।
- (XLVix). अविनिर्दिष्ट कार्गो के मामले में, ऑन-बोर्ड प्रभारों, ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण, लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग गतिविधि और परिवहन के अधीन विभिन्न दरें प्रस्तावित की गई हैं। टीएमआईएलएल द्वारा यथा स्वीकृत, आय का अनुमान नहीं लगाया गया है। यह आकस्मिकता का पूरा करने के लिए है। आकस्मिकता के लिए प्रदान करने हेतु, महापत्तनों और निजी टर्मिनलों को, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ तदर्थ आधार पर प्रशुल्क वसूली की अनुमति दी गई है।
- (L). "ऑन-बोर्ड प्रभारों" के लिए प्रस्तावित परिभाषा के अनुसार, लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार प्रभार्य है। इसका अर्थ है कि ऑन-बोर्ड प्रभार लदाई/उतराई प्रचालन की विशिष्ट सेवा के लिए प्रभार्य है। कार्गो लिफ्टिंग उपस्कर जैसे लूप के रूप में ग्रेव अथवा स्लिंग लदाई/उतराई प्रचालन में प्रयोग किया जाता है। केओपीटी की टिप्पणियों से प्रतीत होता है कि सेवा के प्रकारों के आधार पर श्रमिक संलिप्तता में अंतर है और इसलिए लागत भिन्नता है। जैसाकि केओपीटी द्वारा सही देखा गया है, प्रभार प्रदत्त सेवाओं के प्रकारों से संबद्ध होने चाहिए जबकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें प्रदत्त सेवाओं के प्रकार में पृथक्कृत भिन्न-भिन्न दरें नहीं हैं। सेवा के विभिन्न प्रकारों के लिए शामिल लागत व्ययों को इस अवस्था पर देखना मुश्किल होगा। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि वह केओपीटी द्वारा की गई टिप्पणी को देखें और अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में अपेक्षित समायोजन, यदि कोई हों, प्रस्तावित करें। उस समय तक आदेशित सामान्य कटौती की शर्त पर प्रस्तावित व्यवस्था अनुमोदित की जाती है।
- (Li). (i). ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के अधीन प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची में बर्थ पर जल छिड़काव और बर्थ की सफाई शामिल है। उक्त दो सेवाओं का ऑन-बोर्ड कार्य के साथ कोई प्रत्यक्ष संबंध दिखाई नहीं देता है। उस मामले में, ये सेवाएं बर्थ पर प्रदत्त सामान्य सुविधा में शामिल किए जाने चाहिए। इन सेवाओं को ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के अधीन प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची से अलग रखना और उन्हें अन्य उपयुक्त प्रशुल्क मदों में शामिल करने के लिए तत्संबंधी प्रशुल्क मद की प्रस्तावित दरों में समायोजन की आवश्यकता होगी। चूंकि प्रशुल्क प्रस्ताव प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मदवार लागत पर आधारित नहीं है, इसलिए इस अवस्था में प्रस्तावित दरों में समायोजन करना संभव नहीं होगा। टीएमआईएलएल को केओपीटी के तर्कों को ध्यान में रखते हुए स्थिति की समीक्षा करनी चाहिए और तत्संबंधी सेवाओं की दरों में उपयुक्त समायोजन के साथ अपने प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा में उपयुक्त संशोधन करना चाहिए।
- (ii). केओपीटी ने प्रश्न पूछे थे कि क्या टट पर हुकिंग/अनुहुकिंग तत्व और हारबर मोबाइल क्रेन का प्रयोग घाटशुल्क में शामिल किए गए हैं अथवा नहीं। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण में टट पर प्रदत्त कुछ सेवाएं भी शामिल हैं। टीएमआईएलएल को स्थिति की समीक्षा करनी चाहिए और अपने प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान प्रशुल्क मदों को उपयुक्ततः पुनः वर्गीकृत करना चाहिए।

- (Lii). परियोजना कार्यों और मशीनरी तथा पुर्जों के प्रहस्तन संबंधी ऑन-बोर्ड सेवाओं के लिए प्रस्तावित दर, कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर संबंधी ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए दर, कंटेनरों के लिए परिवहन प्रभारों की दर तत्संबंधी कार्यों मद के अपने आय अनुमानन में टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित दरें दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं।
- (Liii). (i). 20 टन से अधिक और 35 टन तक भार वाले सामान के लिए लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग के लिए प्रस्तावित दर और 35 टन से अधिक भार वाले सामान/पैकेजों के लिए दर प्रस्तावित की गई हैं, जबकि यातायात प्रक्षेपित नहीं किया गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल भविष्य में बाजार मॉग, यदि कोई हो, पर तदर्थ दरों की वसूली के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए प्रतिसाद दे सकता है। इसलिए, प्रस्तावित दो प्रशुल्क मदें अनुमोदित नहीं की गई हैं।
- (ii). पोत से कार्यों की उतराई के लिए होपर्स के प्रयोग और होपर का प्रयोग करते हुए डम्परों की लदाई संबंधी प्रशुल्क मद "लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग" पर शासित प्रस्तावित शर्तों में से एक है। यह गतिविधि लदाई गतिविधि के एक प्रचालन रूप में माने जाने का प्रस्ताव किया गया है और प्रभार उक्त प्रशुल्क मद के अधीन यथा प्रस्तावित वसूल किए जाने की मॉग की गई है। इस संबंध में, केओपीटी ने यह टिप्पणी करने के लिए कहा है कि यह गतिविधि "ऑन-बोर्ड सेवा" का हिस्सा है और इस प्रचालन के लिए पृथक प्रभार "लदाई" के अधीन वसूल नहीं किया जा सकता। तथापि, उक्त गतिविधि के लिए होपर्स का प्रयोग "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन गतिविधि" के अधीन शामिल किया गया प्रतीत नहीं होता है, क्योंकि लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के लिए ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची में कार्यों के जलयान-तट स्थानांतरण के उक्त प्रचालन के लिए होपर्स का प्रयोग शामिल किया गया प्रतीत नहीं होता है। जबकि होपर्स का प्रयोग करते हुए पोत से कार्यों की उतराई और होपर का प्रयोग करते हुए डम्परों की लदाई गतिविधि केवल प्रशुल्क मद "लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग" प्रशुल्क मद के अधीन अलग-से निर्धारित की गई है। संयोगवश, केओपीटी ने "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार" अथवा "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" की प्रस्तावित परिभाषा पर आपत्ति नहीं की है सिवाय इसके कि "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" सेवाओं की सूची में कुछ अन्य सेवाओं को शामिल करने का अधिकार होगा। उक्त शर्त कुछ समय के लिए प्रशुल्क मद "लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग" के अधीन रहेगी, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित किया गया है।
- तथापि, टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि केओपीटी के तर्कों को ध्यान में रखते हुए स्थिति की समीक्षा करें और टीएमआईएलएल प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान प्रशुल्क मद में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।
- (Liv). टीएमआईएलएल द्वारा निर्धारित विलंबशुल्क भी उत्कृष्ट मान में है, और, प्रस्तावित दरें और शर्तें केओपीटी के दरमान में हाल ही में अनुमोदित व्यवस्था के समान हैं।
- विलंबशुल्क, जोकि दंड की प्रकृति में हैं, का उपलब्ध अथवा अनुपलब्ध सेवाओं के साथ कोई कोनोटेशन नहीं हो सकता। अतः इस संबंध में टीएमआईएलएल का प्रस्ताव, आदेशित सामान्य कटौती के बावजूद, दरों में बिना कोई संशोधन किए अनुमोदित किया गया है।
- (Lv). कार्यों के भीतरी पत्तन परिवहन से होने वाली अनुमानित आय से संबंधित कार्यों के परिवहन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित आय, जैसाकि प्रचालक द्वारा भेजी गई गणनाओं से देखा गया है। यह प्राधिकरण न केवल दरमान निर्धारित करने के लिए अधिकार-प्राप्त है अपितु दरमान को शासित करने वाली शर्तें भी निर्धारित कर सकता है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि दरें किसी ऐसे परिवहन के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई हैं जोकि प्रचालक एचडीसी के डॉक एक्सटीरियर जोन के भीतर रेलवे सिडलिंग और प्लॉटों सहित पत्तन सीमाओं के भीतर चलाता है। यहां यह दोहराना प्रासंगिक है कि प्रचालक को बर्थ सं. 12 के पीछे 14000 वर्ग मी० हार्डस्टेड भूखंड का बैकअप क्षेत्र हस्तांतरित किया गया है। 54,000 वर्ग मी० के अतिरिक्त भूखंड का बाद में आबंटन डॉक इंटीरियर जोन के भीतर होना बताया गया है। रेलवे साइडिंग को भी अतिरिक्त भूखंड क्षेत्र में रखे जाने का प्रस्ताव किया गया है। ऐसी स्थिति में, कार्यों पर प्रासंगिक प्रभार वसूल किए जाएंगे जिसके लिए टीएमआईएलएल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, परिवहन भीतरी पत्तन परिवहन की प्रकृति का होते हुए।
- (Lvi). (क). विलंबशुल्क के अलावा, प्रचालक ने एचडीसी में केओपीटी के भूखंड और भवनों के लिए किराया अनुसूची में निर्धारित वर्तमान दरों पर हार्डस्टेड प्लॉट, हार्डस्टेड डके हुए शैड और अनावृत भूखंड के (दीर्घावधि) आबंटन के लिए पट्टा किराये वसूल करने का प्रस्ताव किया है। जब केओपीटी को सुविधाओं के दीर्घावधि आबंटन के लिए पृथक दर के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है, उन मामलों में दीर्घावधि दरों को लागू करने की संभावना पर पत्तन चिंता जहां विलंबशुल्क अधिक उपयुक्त होगा, छोड़ा नहीं जा सकता, चूंकि यह बताया गया है कि इससे केओपीटी द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से पर मुख्य प्रभाव पड़ेगा। जैसाकि केओपीटी द्वारा सही बताया गया है कि सुविधाओं के अल्पावधि आबंटन के लिए दरों को लागू करने पर शासित उपयुक्त शर्तों के निर्धारण द्वारा पत्तन की चिंता को देखा जाना चाहिए। शर्तें निर्धारित करने के लिए केओपीटी के सुझाव पर टीएमआईएलएल का प्रतिसाद स्पष्ट नहीं है और टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरों को शासित करने के लिए शर्तें प्रस्तावित नहीं की हैं। सुविधाओं के दीर्घावधि आबंटन के लिए प्रस्तावित दरें अंतिम उपाय के रूप में अनुमोदित की गई हैं। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि वह प्रशुल्क आदेश की

अधिसूचना की तारीख से 6 माह के भीतर उक्त सुविधाओं के दीर्घावधि आबंटन के लिए दरों को शासित करने वाली उपयुक्त शर्तों केओपीटी के साथ विचार-विमर्श कर निर्धारित करते हुए एक प्रस्ताव दाखिल करे। टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा दिए गए तर्कों को ध्यान में रखना चाहिए कि टीएमआईएलएल द्वारा प्लॉट को पट्टे पर दिए जाने का प्रश्न इस प्रकार प्रकट नहीं होता है कि प्रचालक को लाइसेंस आधार पर स्थान आबंटित किया गया है।

- (ख). (i). अधिकतम 3.5 घन मी0 बकेट क्षमता वाले फ्रंट एंड लोडर्स के लिए किराया प्रभारों की प्रस्तावित दर और 10 मी0ट0 से कम क्षमता के फोर्क लिफ्ट्स के लिए किराया प्रभारों की प्रस्तावित दर बाजार आधारित है और इसलिए अनुमोदित किए गए हैं।
- (ii). अधिकतम 3.5 घन मी0 और बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए किराया प्रभारों की प्रस्तावित दर रू0 6,500/- प्रति पारी बाजार दर को प्रतिबिंबित करने के लिए रू0 6000/- प्रति पारी किया गया है।
- (iii). 10 टन से 20 टन क्षमता में दो विभिन्न क्षमताओं की फोर्क लिफ्ट्स के लिए किराया प्रभारों के मामले में, एकल दर के परिकलन के लिए अंगीकृत दरें बाजार आधारित हैं। रू0 12,000/- प्रति पारी की प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।
- (iv). 20 मी0ट0 से अधिक क्षमता की फोर्क लिफ्ट्स के लिए उपस्कर किराया प्रभारों की प्रस्तावित दर और हारबर मोबाइल क्रेन की प्रस्तावित दर के बाजार दर को दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा अथवा उपस्कर के प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरण निर्धारित करते हुए समर्थित नहीं किए गए हैं। अतः यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि इन दो दरों को अनुमोदित किया जाए।

(Lvii). एलए के अनुसार, बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार केओपीटी द्वारा एकत्रित किए जाते हैं। जब एक पोत बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है जब सुविधाओं की खराबी अथवा टीएमआईएलएल पर आरोप्य कारणों से बर्थ सं. 12 पर प्रचालन नहीं किए जा सकते हैं तो उस अवधि के लिए केओपीटी द्वारा प्रभार्य बर्थ किराया प्रभार की वापसी की अनुमति के लिए दरमान में उपयुक्त शर्त निर्धारित करने के लिए हमारे सुझाव के प्रत्युत्तर में, प्रचालक ने टीएमआईएलएल पर आरोप्य कारणों से पोत के कुल विराम समय के 20 प्रतिशत से अधिक के लिए पोत के निष्क्रिय रहने पर बर्थ किराया प्रभारों की वापसी की शर्त शामिल की है। परंतु, प्रस्तावित शर्त अन्य महापत्तन न्यासों और उसपर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित शर्त के अनुसार नहीं हैं। अन्य महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के दरमान में प्रचलित स्थिति के बराबर इसके लिए एक उपयुक्त शर्त शामिल की गई है।

(Lviii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय और यातायात स्थिति 31 मार्च, 2010 तक है। अतः संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च, 2010 को समाप्त होगी।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल का दरमान अनुमोदित करता है जोकि संलग्नक II रूप में अनुलग्न है। दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट तलविह्न स्तर हैं। टीएमआईएलएल, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट दे सकता है।

14.2. टीएमआईएलएल का संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होगा और 31 मार्च, 2010 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा बशर्तें इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया गया हो।

14.3. टीएमआईएलएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट परिकल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय यह लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकार किए गए परिकल्पनाओं से कोई विपथन है तो यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल से अपेक्षा करेगा कि वह संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, लाभ को सेट ऑफ करने और अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे।

14.4. इस संबंध में, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेख और निष्पादन रिपोर्ट केओपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को भेजे। यदि टीएमआईएलएल निर्धारित समयावधि के भीतर ऐसी सूचना प्रदान नहीं करता है तो केओपीटी टीएमआईएलएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई शुरू कर सकता है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की समीक्षा अपनी ओर से शुरू कर सकता है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नता का विश्लेषण भी किया जाए और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार किया जाता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/2007/असा.]

संलग्नक-1

टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड निजी टर्मिनल के लिए समेकित आय और लागत विवरण													
क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान जैसे टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए			(रुपये लाखों में)		
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	यातायात-कार्गो (मीटिंग 4)	709000	811531	682329	1187148	900459	450000	800000	850000	850000	450000	950000	1000000
	कंटेनर (टैरिफ 4)						250	500	500	500	250	500	500
I.	कुल प्रचालन आय												
	कंटेनर प्रचालन आय			0.00	0.00	0.00	8.49	13.88	13.95	13.95	8.48	18.98	18.98
	कार्गो प्रचालन आय	1488.34	1352.43	1748.93	2025.91	1954.30	1148.81	2110.63	2159.20	2159.20	1148.81	2427.23	2554.98
	अन्य आय	2.49	74.92	20.56	24.87	24.77	74.44	148.89	220.86	220.86	74.44	220.86	220.86
	कुल	1490.83	1427.35	1778.49	2066.96	1979.07	1229.84	2273.59	2384.01	2384.01	1229.84	2668.97	2792.82
II.	प्रचालन लागत (मूल्यवास्त अतिरिक्त)												
	प्रचालन और प्रत्यक्ष व्यय	208.52	256.18	284.06	419.23	401.08	203.28	404.91	442.89	442.89	203.28	446.55	493.88
	अनुमान भौतिक	0.50	1.00	3.00	6.00	10.00	5.27	9.80	10.03	10.48	5.27	11.11	11.71
	उपकरण चालन लागत	36.34	36.11	66.22	116.17	87.35	46.09	248.32	287.00	273.17	46.09	100.58	109.61
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी				251.29	209.83	94.83	248.58	257.90	257.90	94.83	198.42	207.06
	उपकरण किराया	62.42	33.52	33.70	35.08	25.00	11.10	22.20	23.20	7.86	11.10	23.20	7.86
	रेल पट्टा किराया	43.05	36.82	40.45	63.72	58.57	70.57	165.31	157.14	164.99	70.57	141.35	148.42
	शौच	14.28	7.77	28.84	35.59	45.38	22.93	78.04	80.03	80.03	22.93	50.74	51.37
	अन्य व्यय	338.21	320.00	417.84	416.48	355.83	228.15	469.27	665.18	630.10	228.15	559.74	597.00
	कुल	703.32	698.08	864.31	1343.89	1193.73	683.23	1648.33	1923.83	1687.83	683.23	1633.69	1627.71
	मूल्यवास्त	36.81	33.40	88.26	129.88	150.93	118.98	233.47	258.32	253.99	118.98	257.18	298.30
IV.	उपस्थिति												
	प्रचालन और प्रचालन उपस्थिति	118.54	71.19	83.19	186.50	198.13	109.27	234.00	265.43	277.37	109.27	230.35	242.79
	सामान्य उपस्थिति	0.81	7.96	17.21	23.02	25.88	13.64	31.97	33.41	34.82	13.64	28.75	30.30
	कुल	119.35	79.15	100.40	209.52	224.01	122.91	265.97	298.84	312.19	122.91	259.10	273.09
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	669.48	618.72	733.82	647.78	618.41	367.74	1113.32	1085.18	1085.18	367.74	616.18	628.72
VI	वित्त और वित्तिय आय (एकपक्षी)												
	रिहायत करार के अनुसार प्राप्ति-योग्य छूट-प्राप्त टर्मिनल मूल्य	0.28	0.29	0.32	0.38	0.38	0.19	1.33	1.33	1.33	0.19	0.43	0.49
	कुल	0.28	0.29	0.32	0.38	0.38	0.19	1.33	1.33	1.33	0.19	0.43	0.49
VII	वित्त और वित्तिय व्यय (एकपक्षी)												
	भौतिक निधि अदायग	2.81	2.13	3.65	6.86	7.88	4.50	9.00	9.41	9.83	4.50	9.41	9.83
	भूगर्भ पर व्यय	17.03		30.11									
	विदेशी मुद्रा भूगर्भ के पुनर्मुनवानों पर होने			0.23				5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	19.84	2.13	33.99	6.86	7.88	4.60	14.00	14.41	14.83	4.50	9.41	9.83
VIII	एकपक्षी घटाव एकपक्षी (VI)-(VII)	-19.56	-1.84	-33.67	-6.48	-7.50	-4.41	-12.67	-13.08	-13.08	-4.31	-8.98	-9.34
IX	अधिशेष (V)+(VIII)	649.92	616.88	699.85	641.30	610.91	363.33	1095.65	1072.10	1072.10	363.33	607.20	619.38
X	निर्वाचित पूंजी	929.00	880.00	3027.00	3161.29	2988.24	2483.57	5215.85	5277.17	5203.06	2483.57	5011.79	4947.32
XI	निर्वाचित पूंजी पर प्रतिफल	82.90	47.20	302.70	474.19	448.29	384.17	834.50	844.35	832.48	384.17	801.88	791.57
XII	क्षमता उपयोगिता	68.26%	57.15%	83.77%	109.08%	84.18%	84.11%	112.50%	100.00%	95.00%	84.11%	88.79%	93.48%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आउटपुट	81.56	28.88	193.03	474.19	448.29	384.17	834.50	844.35	832.48	384.17	801.88	791.57
XIV	निवृत्त अधिशेष/(घाटा) स्वीकार्य आउटपुट के पर्याप्त (IX-XIII)	832.81	836.90	496.83	487.29	-46.38	-60.74	-732.28	-844.11	-868.79	-60.74	-198.78	-178.18
XV	2002-03 से सितंबर 2007 तक वार्षिक निवृत्त अधिशेष और 2002-03 से 2005-06 तक टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित रु 43.41 लाख की विशेष वसूली से आय भविष्य प्रशुल्क में सेट ऑफ				2009.83			0.00	0.00	0.00	401.87	803.83	803.83
XVI	कुल निवृत्त अधिशेष							-733.25	-844.11	-868.79	311.22	605.17	628.74
XVII	कुल निवृत्त अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय (XIV/I) % रूप में	36.83%	41.83%	28.37%	19.32%	-1.34%	-7.34%	-32.28%	-36.44%	-37.54%	18.31%	21.82%	21.61%
XVIII	औसत निवृत्त अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय % रूप में		19.34%				-36.81%				23.66%		

टिप्पणियाँ:

- प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अप्रैल 2007 से सितंबर 2007 तक 6 माह की अवधि के लिए संशोधित अनुमान।
- अक्टूबर 2007 से मार्च 2008 तक 6 माह की अवधि के लिए संशोधित अनुमान।
- जनवरी 2007 तक वास्तविकताओं के साथ 2006-07 के ऑफ़े।

टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड
हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बर्थ सं. 12 पर प्रचालनों के लिए दरमान

1. प्रारंभ का लघु शीर्षक

यहां निर्धारित किया गया दरमान टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं. 12, कोलकाता पत्तन न्यास का हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स का दरमान कहलाएगा।

2. परिभाषा

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). 'यथा-मूल्य' निर्यातों के मामले में अर्थ होगा निर्यातों का एफओबी मूल्य, शिपिंग बिल में सीमाशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत।
- (ii). 'यथा-मूल्य' आयातों के मामले में अर्थ होगा आयातों का अर्थ होगा आयातों का सीआईएफ मूल्य, प्रवेश के बिल पर सीमाशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत।
- (iii). 'टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड' का अर्थ होगा 43, चौरंगी रोड, कोलकाता-71 पर अपने पंजीकृत कार्यालय के साथ कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी।
- (iv). टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैकअप क्षेत्र सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र।
- (v). 'दिवस' का अर्थ होगा दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर आगामी दिन को प्रातः 6 बजे तक की अवधि।
- (vi). 'विलंबशुल्क' का अर्थ होगा इस दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से अधिक टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा।
- (vii). 'माह' का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 30 कैलेंडर दिवस अन्यथा विनिर्दिष्ट को छोड़कर।
- (viii). 'ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों' का अर्थ होगा लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गो/घटक/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
- (ix). 'ओवरसाइड उतराई/नौभरण' का अर्थ होगा उतराई/नौभरण प्रचालन के समय घाट से बिना गुजरे पोत से/पर कार्गो की उतराई/लदाई प्रचालन।
- (x). 'शट आऊट कार्गो' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर में पड़ा निर्यात कार्गो जो पोत पर ऑन-बोर्ड नौभरित नहीं किया गया जिसके लिए यह टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त हुआ था।
- (xi). 'टीईयू' का अर्थ होगा कंटेनर की बीस फीट समकक्ष इकाई।
- (xii). 'पोतांतरण' का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों गंतव्य के लिए समुद्रगामी पोत/बार्ज से दूसरे समुद्रगामी पोत/बार्ज कार्गो/कंटेनर का स्थानांतरण। इसमें कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से उतारा गया और बाद में उसी पोत पर लादा गया कोई कार्गो भी शामिल है।
- (xiii). 'घाटशुल्क' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर लादे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली-योग्य मूल देयताएं।
- (xiv). 'जोखिमपूर्ण-I' का अर्थ होगा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची में जोखिमपूर्ण-I रूप में वर्गीकृत कार्गो।
- (xv). 'स्टॉक कार्गो' का अर्थ होगा बिना निर्यात दस्तावेजों के पोतांतरण के लिए पत्तन पर प्राप्त कार्गो।
- (xvi). 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत-प्रचालन में अधिक उत्पादकता/दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पोत से तट/तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं, दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन-तट।

3. निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:

- (i). न्यूनतम प्रभार्य भार/माप 1 टन/1 घन मी० होगा जबकि सकल भार/माप 1 टन/1 घन मी० से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार आधार पर है और सकल भार सही 100 कि०ग्रा० के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि०ग्रा० के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा। जहां सकल घन मी० दशमलव में हो, वहां उसे घन मी० की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii). किसी अवधि/भार से इतर इकाई के लिए लागू दरें उसकी अवधि/इकाई के हिस्से पर लागू होंगी।
- (iii). जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल उपस्कर पोत से/पर कार्गो/कंटेनर की लदाई/नौभरण के लिए अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए, खंड 10.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।

- (iv). कार्गो संबंधी प्रभार कार्गो के स्वामियों अथवा उनके निकासी तथा अप्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंटों से वसूल किए जाएंगे परंतु वहां नहीं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, अथवा उन मामलों में जहां जलयान स्वामी/स्टीमर एजेंट्स ऐसे प्रभार अदा करने के लिए सहमत हों।
- (v). नमूने, सारणियां और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कम्पनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती हैं और जिसपर सीमाशुल्क शुल्क देय नहीं है, राजमयिक डाक बैग, ऋ बैंक और बर्थ सं. 12 से संबंधित टीएमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए सभी वस्तुएं, एचडीसी सभी कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होगा।
- (vi). उन दिनों के लिए विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा जिसके दौरान पत्तन/टीएमआईएलएल के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के कारण सुपुर्दगी नहीं की जा सकती, बशर्तें आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेंट हड़ताल की शुरुआत से पहले सभी प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज दाखिल कर देता है।
- (vii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). वापसियों में विलंब सेवा के समाप्त होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टीएमआईएलएल द्वारा बिल निकाले जाने की तारीख के पश्चात केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा। तथापि, यह प्रचालन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट टीएमआईएलएल की सुविधाओं की सेवाएं प्राप्त करने/प्रयोग करने से पहले किया जाना होता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त रूप में निर्धारित हो।
- (viii). कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए कार्गो की प्रकृति जानने के लिए किसी कार्गो को "अविनिर्दिष्ट वर्ग" अथवा अन्यथा के अधीन वर्गीकृत करने से पहले, यदि अपेक्षित हो, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण को देख लिया जाए कि क्या यह कार्गो अनुसूचियों में उल्लिखित विनिर्दिष्ट वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ix). उपयोक्ताओं को टीएमआईएलएल पर आरोप्य, उपयुक्त स्तर से ऊपर, विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (x). (क). जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीएमआईएलएल टीएमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, कोलकाता पत्तन न्यास को ऐसी दर की वसूली के बारे में जानकारी देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है।
- (ग). अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपथित होनी चाहिए; और, इसपर टीएमआईएलएल और संबद्ध उपयोक्ता(ओं) परस्परतः सहमत होने चाहिए।
- (घ). टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप में प्रभावी होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर इस प्रकार स्वीकार किया जाएगा जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया जाता है।

4. घाटशुल्क प्रभार :

4.1. विदेशी कार्गो पर घाटशुल्क नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी०ट० (रुपयों में)
1.	लोड अयस्क और रेत	14.40
2.	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और लोह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क	28.80
3.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	50.40
4.	टयूब और पाइप, लोह और स्टील, न्यूजप्रीट	43.20
5.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	50.40
6.	कंटेनर (टीईयू)	1584 प्रति टीईयू
7.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अथ मूविंग उपस्कर	2880 प्रति इकाई
8.	लट्टे/टिम्बर/वेनियर	75.60 प्रति घन मी०
9.	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो — आयात कार्गो — निर्यात कार्गो	0.18 प्रतिशत यथा—मूल्य 0.144 प्रतिशत यथा—मूल्य

- 4.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार उपर्युक्त दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।
- 4.3. कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।
- 4.4. शटआऊट/स्टॉक कार्गो पर, जोकि टीएमआईएलएल परिसर में लिया जाता है, घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार और तट प्रहस्तन प्रभार, जो भी लागू हों, वसूल किए जाएंगे यदि कार्गो के प्रहस्तन के लिए श्रमिक और/अथवा उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा आपूर्ति किए/किया जाता है।

शटआऊट कार्गो पर अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि वही कार्गो बाद में पत्तन परिसर में बिना हटाए नौभरित किया जाता है।

- 4.5. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन की दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 200 प्रतिशत होगी।
- 4.6. तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में, ताप कोयले के अलावा, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं के लिए ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

5. ऑन-बोर्ड प्रभार:

- 5.1. ऑन-बोर्ड प्रभार नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर विदेशी कार्गो पर वसूल किया जाएगा:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रुपयों में)
1.	घुनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	21.60
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई., गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	21.60
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिट	57.60
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	28.80
5.	कंटेनर (टीईयू)	198.00 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	36.00 प्रति इकाई

- 5.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।
- 5.3. कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 5.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।
- 5.4. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक के कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक के कंटेनरों के लिए, दर ऊपर उल्लिखित दर का 200 प्रतिशत होगी।
- 5.5. तटीय कार्गो कंटेनरों के मामले में, ताप कोयले के अलावा, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं के लिए ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

6. ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण:

- 6.1. नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयात/निर्यात कार्गो के मामले में बर्थ सं. 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार वसूल किए जाएंगे:

- क. आयात कार्गो को खोलना।
- ख. निर्यात कार्गो को बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग।
- ग. कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए सिलिंग्स और गियर्स उपलब्ध करवाना।
- घ. उतराई के दौरान का मिलान सर्वेक्षण।
- ड. उतारे गए/नौभरित कार्गो की क्वालिटी का सर्वेक्षण।
- च. उतराई के दौरान जेट्टी पर डनेजिस का स्थापन और हटाना।
- छ. हुक प्वाइंट पर कार्गो की हीपिंग।
- ज. जेट्टी पर जल छिड़काव।

- झ. बर्थ/जेट्टी की सफाई।
 ण. हथ सफाई।
 ट. पोत के घुमाव को कम करने के लिए इससे बेहतर उतराई/लदाई अर्जित करने के लिए प्लॉट से जेट्टी और विलोमतः ट्रेलरों/डम्पर की पंक्ति लगाने सहित पोत प्रचालन के दौरान संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन कार्य पर्यवेक्षण/अनुवीक्षण/निर्देशन करना।

6.2. उपर्युक्त विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगा। 40 फीट से अधिक के कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 20 प्रतिशत होगी।

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रो (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	13.20
2.	जलयान से उतारे गए टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रीट	64.80
3.	जलयान पर नौभरित टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रीट	104.00
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाइयाँ)	120.00
5.	कंटेनर	200.00 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्ध मूविंग उपस्कर	2400.00

7. लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग:

7.1. विदेशी कार्गो की लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल किए जाएंगे।

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रो (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	14.40
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	32.00
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रीट	36.00
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	36.00
5.	कंटेनर (टीईयू)	129.60 प्रति टीईयू

टिप्पणी: शंकाओं के निवारण के लिए एतद्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि जहां उपस्कर समर्थन उपलब्ध करवाया गया है और प्रभार खंड 10 - 'विविध प्रभार' के अधीन वसूल किए जाते हैं तो इस धारा के अधीन कोई पृथक वसूली नहीं की जाएगी।

7.2. जहां कार्गो उतराई के स्थान पर उतारा और साथ ही साथ चट्टा लगाया जाता है, तो यह केवल एक प्रचालन की राशि होगी।

7.3. जहां पोत के कार्गो की उतराई के लिए होपर्स इस्तेमाल किए जाते हैं और होपर का इस्तेमाल करते हुए लादे जाते हैं तो यह लदाई गतिविधि का एक प्रचालन होगा।

7.4. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगी।

7.5. तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में, ताप कोयला के अलावा, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाएं ऊपर विनिर्दिष्ट दरों के 60 प्रतिशत पर लागू होगी।

8. विलंबशुल्क

8.1. नीचे विनिर्दिष्ट विलंबशुल्क—मुक्त अवधि स्वीकार करने के पश्चात (कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर) निर्यात कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा:

क्र. सं.	विवरण	विलंबशुल्क-मुक्त अवधि
1.	जोखिमपूर्ण-1 कार्गो	उत्तराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र.सं. 1, 3 और 4 पर उल्लिखित के अलावा सभी अन्य कार्गो	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 3 दिन
3.	सुपुर्दगी के लिए पत्तन उपस्कर इस्तेमाल करते हुए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, लट्ठा, टिम्बर और वेनियर	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 6 दिन
4.	स्वयंसेवी/राहत संगठन जैसे मिशनरीज ऑफ चेरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केअर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी और अन्य जो केन्द्रीय सरकार/राज्य सरकार और नेपाल/भूटान सरकार अथवा उनके स्थानीय उच्चायुक्त के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणपत्र के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकृत किए जा सकते हैं, द्वारा आयातित कार्गो।	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 30 दिन

टिप्पणी अंतिम उत्तराई तारीख (एलएसडी) वह तारीख है जिसपर एक पोत अपना आयात उत्तराई पूरा करता है। तथापि,

- टीएमआईएलएल पोत से पहले ही उतारे जा चुके कार्गो के लिए एलएसडी रूप में कोई अन्य तारीख घोषित कर सकता है जब पोत टीएमआईएलएल पर अनारोप्य किसी गलती/कारण के लिए 24 घंटों से अधिक के लिए कार्यगत बर्थ में कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा हो। ऐसे मामलों में, एक पोत के पास एक से अधिक एलएसडी हो सकता है।
- निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे। रविवारों को निःशुल्क समय की परिगणना के प्रयोजन के लिए तब तक अलग नहीं रखा जा सकता जब तक सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस रविवारों को पड़ते हैं।
विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत शुरू होने के पश्चात सीमाशुल्क अवकाश दिवसों अथवा केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं होता है।

8.2. आयात कार्गो (लट्ठा, टिम्बर, वेनियर के अलावा) पर विलंबशुल्क-मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रुपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		प्रथम 15 दिनों के लिए	16वें दिन से आगे
1.	जोखिमपूर्ण-1	153.00 प्रति टन	180.00 प्रति टन
2.	सभी अन्य कार्गो	36.00 प्रति टन	54.00 प्रति टन

8.3. आयात लट्ठा, टिम्बर, वेनियर पर विलंबशुल्क विलंबशुल्क-मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रुपयों में प्रति घन मी0 प्रति दिन अथवा उसका भाग		
		प्रथम 7 दिनों के लिए	8वें से 14वें दिन	15वें दिन से आगे
1.	लट्ठा, टिम्बर, वेनियर	5.40	10.80	16.20

8.4. निर्यात/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 वर्ग के अलावा, पर विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि सेवा कार्गो प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों के भीतर नौभरित किया जाता है। तथापि, 31वें दिन के पश्चात, ऐसे कार्गो पर विलंबशुल्क प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख तक रु0 36 प्रति टन प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.5. जोखिमपूर्ण-1 का निर्यात कार्गो केवल प्रत्यक्ष नौभरण के लिए प्राप्त होगा। यदि ऐसा कार्गो प्राप्ति की तारीख को नौभरित नहीं किया जाता है तो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से नौभरण की तारीख तक अथवा पत्तन परिसर से हटाने तक रु0 153/- प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.6. शटआऊट/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 कार्गो से इतर, पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से नौभरित नहीं किए जाने पर पत्तन परिसर से कार्गो को हटाने की तारीख तक रु0 9 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। यदि शटआऊट कार्गो किसी अनुवर्ती पोत द्वारा नौभरित किया जाता है तो खंड 8.4 का उपबंध लागू होगा।

8.7. ऐसे कार्गो/घटक पर जोकि न तो आयात न ही निर्यात और न ही नौभरण के लिए प्राप्त होता है, विलंबशुल्क कार्गो प्राप्ति की तारीख से कार्गो को पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक रु0 36 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.8. नीलामी अथवा निविदा अथवा निजी करार अथवा किसी अन्य तरीके से खरीदे गए अनिकासित/सीमाशुल्क कोनफिसकैटिड कार्गो पर विलंबशुल्क, सुपुर्दगी के लिए कार्गो उपलब्ध करवाए जाने की तारीख के पश्चात 10 दिन का निःशुल्क समय स्वीकार किए जाने के पश्चात, खंड 8.2 अथवा 8.3, जो भी लागू हो, में विनिर्दिष्ट ढूँ पर प्रभाव्य होगा।

8.9. कार्गो पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल अपने पर आरोप्य कारणों से कार्गो सुपुर्दगी की स्थिति में नहीं होता है, जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

9. परिवहन

9.1. कार्गो, जिसके लिए टीएमआईएलएल टर्मिनल पल्लन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, पर निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी०ट० (रुपयों में)
1.	चुनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	25.20
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	25.20
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट 20 टन से कम भार	25.20
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जें उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	25.20
5.	कंटेनर (टीईयू)	218.00 प्रति टीईयू

9.2. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर पर लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगी।

9.3. तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के मामले में ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

10. मंडारण और विविध सेवाएं:

10.1. निम्नलिखित सेवाओं/सुविधा के लिए प्रभार निम्न तालिका के अनुसार प्रभाव्य होगा:

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)
1.	खोलना, सफाई और वेगनों को बन्द करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं	4.80 प्रति मी०ट०
2.	हार्ड स्टैड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	32.48 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
3.	हार्ड स्टैड डके शैड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	51.20 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
4.	अनावृत भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	20.88 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
5.	अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए प्रभार	150 प्रति व्यक्ति पारी
6.	3.5 घन मी० से अधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
7.	3.5 घन मी० से कम बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	6000 प्रति पारी
8.	10 मी०ट० से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	2500 प्रति पारी
9.	10 मी०ट० और 20 मी०ट० के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
10.	स्टील कार्गो, जहां कहीं ग्राहक मांग करता है, के लिए प्लॉट पर डनेजिस का स्थापन और हटाना	8 प्रति मी०ट०
11.	निकासी और अग्रवण	3.80 प्रति मी०ट०
12.	प्लॉट पर बल्क कार्गो की ऊँची हीपिंग	14.40 प्रति मी०ट०

10.2. उपस्कर किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभाव्य होगा जहां कहीं उपस्कर की तैनाती किसी पारी में 4 घंटे से कम अथवा समकक्ष हो।

11. रियायतें/वापसियाँ:

यदि एक पोत टीएमआईएलएल में पल्लन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली गुल के कारण अथवा टीएमआईएलएल पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोदभूत बर्थ किराया प्रभारों की समकक्ष रियायत स्वीकार्य होगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 17th October, 2007

No. TAMP/49/2005-TMILL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the TM International Logistics Limited for fixation of tariff for the services rendered at Berth No. 12 of the Kolkata Port Trust at the Haldia Dock Complex as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/49/2005-TMILL

M/s. TM International Logistics Limited

.....Applicant

ORDER

(Passed on this 12th day of October, 2007)

This case relates to a proposal received from the TM International Logistics Limited (TMILL) for fixation of tariff for the services rendered at Berth No. 12 of the Kolkata Port Trust (KOPT) at the Haldia Dock Complex (HDC).

2.1. In December 2003, the TMILL informed that it is entitled to levy all kinds of cargo related charges as per the Scale of Rates of KOPT in line with the License Agreement entered into between TMILL and KOPT; and, sought confirmation from this Authority in this regard. It was made clear to the TMILL that Section 42 (4) read of with Section 48 of the MPT Act requires rates to be notified by this Authority in respect of identified services provided by persons authorized under Section 42(3) of the MPT Act. The TMILL was further informed that a specific authorization is to be given by this Authority even if the TMILL operates the facilities at the rates approved for KOPT.

2.2. Simultaneously, the KOPT was requested to furnish its comments on the position maintained by TMILL. The KOPT, *inter alia*, confirmed that the Scale of Rates of TMILL is required to be approved by this Authority.

2.3. In this backdrop, the TMILL in November 2004 submitted its proposal for fixation of tariff for the services rendered at Berth No. 12 of KOPT at HDC. The proposal was registered as a tariff case and processed following the usual consultative process.

2.4. In the meanwhile, after the notification of the revised tariff fixation guidelines, the TMILL informed that it would like to resubmit its proposal in the light of the revised tariff guidelines and requested time upto 30 June 2005 to file its revised proposal.

2.5. As a result, this Authority vide its Order dated 6 May 2005, closed the tariff case of TMILL and directed TMILL to file its revised proposal before 31 May 2005. Subsequently and at its request, this Authority granted time upto 31 July 2005 to file the revised tariff proposal.

3.1. The TMILL filed its revised tariff proposal dated 16 August 2005. The main points made by TMILL in its proposal are summarised below:

- (i). The TMILL, a joint venture between TISCO Limited and IQ Martrade Management and Holding GmbH, is a company engaged in providing various logistics services to its clients including port operations at all the major ports in India, chartering, steamer agency, shipping and clearing and freight forwarding service.
- (ii). The TMILL has entered into a concession agreement with the Kolkata Port Trust for equipping, constructing, financing, operating, managing and maintaining the Multi Purpose Berth No. 12 of Haldia Dock Complex, on 29 January 2002 for a period of 30 years as a common user basis.
- (iii). The Concession Agreement allows TMILL to handle all types of dry bulk, break-bulk and containerized cargo except for:
 - Thermal coal in bulk
 - Coking coal in bulk
 - Various types of coke and other black cargo in bulk
 - Various types of liquid cargo handled through pipelines

TMILL is also obliged to handle a minimum guaranteed throughput ranging from 450,000 tonnes from the 4th year to 600,000 MT in the 26 to 30th year of the concession.

- (iv). The Concession Agreement allows TMILL to collect only the cargo related charges as per the licensor's scale of rates framed/ revised from time to time as per the provisions of MPT Act, 1963. All vessels related charges for vessels handled at Berth No. 12 are to be collected by the Licensor.
- (v). The TMILL has handled the following quantum of cargo at Berth No. 12 since inception of its operations:

	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
Dry Bulk (MT)	353,140	277,618	214,238	506,825	270,000
Break Bulk (MT)	359,953	328,793	489,293	659,674	630,459
Total (MT)	713,093	606,411	703,531	1166499*	900,459*
Containers (TEU)	0	0	0	-	-

(* Note: Data for 2005-06 and 2006-07 are as per TMILL revised proposal dated 14 February 2007.)

- (vi). The TMILL scores over HDC on operational efficiency parameters, as a result of which it has significantly exceeded the minimum guaranteed throughput specified in the Concession Agreement within the first few years of operation.
- (vii). The following assets were handed over to TMILL by KOPT for operation and maintenance: -
- Berth No. 12
 - Back up area of 14,000 square meters besides the quay length
 - Electrical facilities
- (viii). The Concession Agreement required TMILL to invest Rs.30.07 crores within 36 months of the concession agreement and abide by the year-wise investment plan. Till date, the TMILL has deployed the equipments at Berth No. 12 amounting to Rs.35.62 crores.
- (ix). Considering the available berth length, storage area and the equipments provided, the terminal is capable of handling 7.5 lakhs tonnes of cargo annually based on present cargo mix.
- (x). The cost statement for two main sub-activities viz On-board and Wharfage service including lashing/ unlashng of cargo and Shore handling service, reflect the following:

Year	Net Surplus/ deficit after ROCE and before Tax (Rs. In lakhs)	Net Surplus/ deficit as % of Operating Income
2004-05	(172)	-8.54%
2005-06	133	5.27%
2006-07	22	0.84%
2007-08	-45	-1.75%
2008-09	-111	-4.33%

This indicates that the proposed tariffs are just adequate to meet the cost and the permissible return on the capital employed.

- (xi). Royalty / revenue sharing has been computed at the rates specified in the concession agreement. As per the agreement the TMILL has guaranteed the KOPT to pay royalty at the following percentage:

Sr. No.	Year	% of revenue sharing
1.	1 st to 5 th year	10.511
2.	6 th to 10 th year	10.565
3.	11 th to 15 th year	10.585
4.	16 th to 20 th year	10.655
5.	21 st to 25 th year	10.711
6.	26 th to 30 th year	10.855

Since the concession agreement of TMILL was entered before July 2003, and as per the latest guidelines notified on 31st March 2003, TAMP is requested to allow the royalty as an admissible item of cost.

- (xii). As per the concession agreement, TMILL will receive a sum of Rs.2.30 crores being the terminal value at the end of the licence period. We have discounted the said value @ 6% and the present value of Rs.47.69 lakhs has been evenly distributed over the remaining concession period.

- 3.2. The percentage increase sought by TMILL over the (then) existing rates at HDC of KOPT are as follows:

Sr. No.	Category	Then Existing Rate at HDC	Proposed Rate by TMILL	% increase
1	On Board charges (Rs. per MT)	90/-	50/- to 140/-	In the range of 11% to 138%
2	Wharfage (Rs. per MT)		50/- to 75/-	
3	Storage (Rs. per MT per day)	100/-	40/- to 100/-	NIL

- 4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from the TMILL was forwarded to KOPT and also to the concerned user organisations for their comments. Form to IV and the proposed Scale of Rates were circulated to KOPT and the users.

- 4.2. The comments received from the Merchants' Chamber of Commerce was forwarded to TMILL as feed back information. However, the TMILL has not responded to the comments of the users.

- 4.3. Despite reminders we have not received the comments from other concerned user organisations.

5. The KOPT was requested to furnish additional information / clarification on the proposal. KOPT was also furnished a list of points for specific comments. After reminders KOPT responded. A summary of queries raised by us and response of KOPT are tabulated below:

Sr. No.	Our query	KOPT Response
(i).	The TMILL has requested to consider the revenue share payable by it to KOPT as an admissible item of cost for tariff computation. Clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines stipulates that the tariff computation will take into account royalty / revenue share as cost for tariff fixation, subject to the maximum of the amount	As per the guidelines of the Central Government for private sector projects at major ports, the price bids of the technically qualified bidders in respect of the allotment of berth No. 12 of HDC was evaluated on the basis of highest percentage of revenue sharing quoted by the technically qualified bidders.

	quoted by the next lowest bidder, in those BOT cases where bidding process was finalised before 29 July 2003. The KOPT is requested to furnish the bidding values relevant to the next lowest bidder in the bidding process of allotment of Berth No.12 of HDC and the NPV analysis based on which the successful bidder was chosen.	TMILL had quoted the highest percentage of revenue sharing. The next highest bidder quoted 8.126% as the percentage of revenue sharing. No NPV analysis was done because the best bidder was chosen on the basis of quoted percentage of revenue sharing, following the Central Government guidelines on private sector participation.
(ii).	KOPT to confirm the designed capacity of berth no.12 with reference to the investments made and proposed to be made by TMILL and furnish its specific comments on the traffic forecast made by TMILL.	(a). TMILL handles various general cargo of varying output at Berth No 12 such as Steel, Limestone, Logs, Fertilizers etc., With deployment of various cargo handling equipments including the Mobile Harbour Crane, it may be estimated that for 248 days of berth occupancy with 4803 tonnes output per ship day TMILL will be able to handle about 1.07 million tonne of cargo per annum at Berth No. 12. This computation is as per extant guidelines issued by MSRTH in respect of updating of port capacity. This may be considered as annual handling capacity of Berth No. 12. (b). KOPT, vide letter No. Fin/135B, dated 15 June 2006 had earlier communicated the following traffic forecast for Berth No. 12: 2007-08 - 0.90 MMT 2008-09 - 0.95 MMT
(iii).	The Licence Agreement between TMILL and KOPT does not mention about the upfront fees payable by TMILL. In its proposal, the TMILL has stated to have paid Rs.7.10 crores as upfront payment to KOPT.	It is confirmed that TMILL has paid Rs.7.10 Crores as upfront premium.
(iv).	The TMILL has stated that it proposes to takeover additional 54000 sq. mtrs of bare land from KOPT in the year 2006-07 and develop it for storage of cargo at a rent of Rs.13.92 per sq. mtr per month payable to KOPT.	Additional 54,000 sq. mtr bare land has been handed over to TMILL on 11 January 2007. TMILL has deposited Premium amounting to Rs.1,80,40,320 and Security Deposit amounting to Rs.90,20,160. The yearly rent is Rs.90,20,160 which will be escalated by 5% every year.
(v).	In its computation of working capital, the TMILL has considered the Security deposit on the leased land paid/ payable by TMILL to KOPT, as an item of current asset. The amount considered for the computation is 39.95 lakhs for the years 2004-05 and 2005-06 and Rs.130.15 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09. The KOPT to confirm the Security deposit on the leased land paid/ payable by TMILL	TMILL has paid the following Security Deposits against allotment of land: (a). Rs.36,37,200 for allotment of 14,000 sq. mtrs of land behind Berth No. 12 (b). Rs.90,20,160 for allotment of 54,000 sq. mtrs of additional land. The Security Deposit of Rs.36,37,200 was paid by TMILL on 4 January 2002, before award of license. The Security Deposit of Rs.90,20,160 has been paid by them on 9 January 2007 prior to allotment of 54,000 sq. mtrs land.
(vi).	The TMILL has stated that the requirement of minimum installation/ deployment of equipment/ infrastructure as indicated in the License Agreement has been revised	KOPT has approved subject to sanction of Central Government, certain changes in the specifications of the equipments and other infrastructure with revised total investment of

	by an independent engineer appointed by the KOPT. KOPT to confirm whether it had concurred with the revision in quantity and revision in capacity of the various equipments installed in Berth no.12 of HDC. KOPT also to comment on the reasonableness of investments made by TMILL.	Rs.25.80 Crores instead of Rs.30.07 Crores. The sanction of the Central Government is awaited.
(vii).	Comments of KOPT on the projected traffic of 0.95 million tonnes in the year 2009-10 estimated by TMILL.	Considering the premise followed for determining the traffic forecast for berth No. 12, for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09, the traffic projections for the year 2009-10 for Berth No. 12 should be 1.00 MMT.
(viii).	Apart from 54,000 sq. mtrs of additional bare land and 14,000 sq. mtrs. of hard stand plot for back-up area, TMILL has considered 9000 sq. mtrs. of additional land and 5000 sq. mtrs. of bare land for calculation of plot rentals for costing purpose for the years 2007-08 to 2009-10. KOPT to confirm the status of allotment of additional 14000 sq. mtrs. bare land to TMILL.	(a). TMILL has requested KOPT on 9 January 2007 for allotment of additional 9000 sq. mtrs. of bare land. Required documents for the same along with clarifications have been submitted by TMILL on 16 March 2007. The application is under active consideration. (b). Regarding another 5000 sq. mtrs. as mentioned, no such requisition of TMILL is presently lying with KOPT.

6.1 Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TMILL was requested to furnish additional information/ clarifications on various points. The TMILL has responded to these queries. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by TMILL are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by TMILL
1.	<p>Financial / Cost Statements</p> <p>(a). Despite several requests, cost details for 2002-03, and 2003-04 are not furnished. Since the basic documents of transactions are expected to be available, it may not be impossible for culling out such details and present in the prescribed format. It may be noted that unless these details are furnished, the Authority will be constrained to declare that the tariff levied for that period does not have its approval and hence not levied according to the MPT Act.</p> <p>(b). The TMILL is once again requested to furnish:</p> <p>(i). Cost statement for the years 2002-03 and 2003-04 duly certified by its Auditors.</p> <p>(ii). Actuals for the period from April 2005 to September 2005 duly certified by the Auditor. Consequently, the cost statement for 2005-06 may be updated, if necessary and projections / estimates for the subsequent 3 years may be reviewed.</p>	<p>We have been maintaining the consolidated accounts of the entire company's operations. Therefore, we were not maintaining separate financial data for operations at Berth No. 12. We have since compiled the information for the years 2002-03 & 2003-04 from the original records and it has been incorporated in the form 3 in the financial statements. The actuals for the first half of the current financial year i.e. 2005-06 has also been indicated therein. In the year 2002-03 and 2003-04, the company was in the stage of planning their investments as per the Licence Agreement. Accordingly due to low capital employed, the quantum of ROCE allowable was very low leading to higher net surplus.</p>

<p>2.</p> <p>(i).</p> <p>(ii).</p>	<p><u>Capacity</u></p> <p>Please furnish workings for computation of capacity of the terminal with reference to the investment made and proposed to be made and the levels of productivity.</p> <p>As stated by TMILL the capacity of the terminal is dependent on the cargo mix. The TMILL may estimate the percentage of variation in the capacity based on change in cargo mix, if any, for each of the years from 2005-06 to 2008-09.</p>	<p>As per the tender document the port has defined the capacity of general cargo terminal at berth no. 12 to be 0.5 Million Tonnes per annum. But by investing in a various equipments and infrastructure we have been able to increase the berth capacity. As has been mentioned in our original proposal the capacity of the berth was 0.75 million tonnes per annum. By taking equipments on hire from outside for on-board operation for handling steel cargo and storing the cargo at customer's premises outside berth no. 12, the actual throughput for the current year has surpassed the defined capacity of the berth. Also Haldia Dock Complex faced a sudden upsurge in iron ore handling at many berths because of the demand from China. This resulted into increased pre-berthing delays upto an average of 10 days and as result many unplanned vessels were diverted to berth no.12. Therefore we have been able to handle more than the defined capacity of berth no. 12 which is not sustainable over a long period of time.</p> <p>Further on account of increase in imports this year we have been able to increase our throughput by giving delivery of a substantial quantity at hook-point itself which does not require the use of the on-shore equipments. (We collected only on-board and wharfage charges for such cargo).</p> <p>With the cargo mix which we are experiencing we feel the terminal capacity ranges from 0.60 million tonnes for export-centric break bulk cargo to 1 million for import-centric cargo. However, the exact percentage variation in the capacity based on change in the cargo mix cannot be defined accurately.</p>
<p>3.</p> <p>(i).</p>	<p><u>Traffic Forecast</u></p> <p>The traffic of iron and steel, logs, tubes and pipes (less than 20 MT) for the year 2005-06 is estimated to be less by around 22% as compared to the actual traffic for the year 2004-05. Likewise, traffic for the years 2006-07 to 2008-09 is estimated around 41% less than the actual traffic for the year 2004-05. Reasons for the anticipated decline in traffic for the cargo in reference.</p>	<p>There has been increase in throughput at Haldia Dock System which resulted in diversion of many import vessels, particularly carrying steel cargo, at berth no. 12. However, this is a one time phenomenon which is not likely to continue even in the next year. Also, port is planning to construct two additional general cargo berths to take care of such sudden increased demand. We have, therefore, revised our cargo projections for the current financial year (2005-06). Major change has been increase in the throughput of steel cargo by 2 lakhs MT, which includes 50000 MT of cargo delivered at hook point wherein no shore handling charges are collected. But for the future years i.e. 2006-07 to 2008-09, our projections remain unchanged.</p>

(ii).	<p>(a). The basis of estimation of coastal cargo relating to iron and steel, logs, tubes and pipes (less than 20MT).</p> <p>(b). Apparently, TMILL does not anticipate traffic of coastal cargo other than iron, steel, logs, tubes and pipes (less than 20 MT).</p>	<p>We have estimated coastal cargo traffic on the basis of our market intelligence about possible parties likely to offer the traffic.</p> <p>We do not foresee, at this stage, coastal traffic in other commodities.</p>
(iii).	The reasons for reduction in project cargo traffic at around 52% for the years 2005-06 to 2008-09 as compared to actuals for the year 2004-05.	Project cargoes are not regular phenomena in Haldia Dock Complex. Not many projects are coming up in West Bengal which can utilize Haldia Dock Complex. Therefore, this assumption. Moreover, our objective at terminal is to handle more of break-bulk items rather than project items. We will handle project cargo only in case we find our terminal is idle.
(iv).	Various cargo like cement, newsprint, food grain, sulphur, sugar, etc., do not find a place in traffic estimates. It is not clear why should the Scale of Rates contain rates for such cargo, when the traffic is not at all anticipated for the next 3 years.	We have not handled such cargo till date; nor do we expect to handle the same in the years to come. However, if we find any opportunity in future, we do not want to miss the opportunity and that is why the rates for such cargo have also been proposed.
4. (i).	<p><u>Operating Income</u></p> <p>Detailed working for income estimated for each item of tariff considered under "operating income – OBC" and "operating income – Shore handling charges", labour charges and equipment hire charges for all the years under consideration.</p>	<p>A separate statement showing income computation for each item of tariff considered under operating income has been furnished. Because the revenue generation from labour charges is nominal it has been considered on adhoc basis. Income from equipment hire charges during 2004-05 was Rs.16 Lakhs. For the current year, considering the higher number of equipments, we have estimated equipment hire income of Rs.21 Lakhs on ad-hoc basis in the light of actuals of 2004-05.</p> <p><i>(Note: Inadvertent error while computing the revenue for the years from 2006-07 to 2008-09 has been corrected in the financial statements submitted)</i></p>
(ii).	KOPT has allotted back-up area of 14000 sq. mtrs to TMILL. TMILL also proposes to take over additional bare land measuring 54000 sq. mtrs during the year 2006-07 and use it for storage of cargo handled at the terminal. In this context, please clarify the following:	---
	(a). Reason for estimation of income from lease rentals only for 10000 sq. mtrs of land (7000 sq. mtr hard stand plot and 3000 sq. mtrs of covered sheds) out of the total area of 14000 sq. mtrs allotted to TMILL for all the years under consideration. The manner of utilisation of remaining area of 4000 sq. mtrs . of bakup area may be brought out.	Out of 14,000 sq.m. the actual working area available for storage of cargo is not more than 10,000 sq. mtrs. (excluding office area at terminal, canteen facility, parking of equipments including mobile harbor crane, drainage and maneuverability of mobile equipments, etc.). Out of the 10000 sq. mtrs area, 7000 sq. mtrs. is towards hardstand open space and the balance 3000 sq. mtrs. is a covered shed.
	(b). The reason for estimating lease rentals of hardstand plot only for 6 months for each year under consideration.	We cannot have full occupancy throughout the year for 7000 sq. mtrs open space. Based on our past experience we have estimated 50% occupancy on let out basis

		which itself is on a very high side. We are also required to give free time wherein we do not earn any plot rent. But for the balance covered space of 3000 sq. mtrs. we have estimated income for the entire 12 months.
	(c). The reasons for estimating lease rental of bare land for only 34000 sq mtrs out of 54000 sq. mtrs proposed to be taken over from KOPT. The manner of utilisation of remaining area may be brought out for all the years under consideration. The TMILL estimates lease rentals from bare land only for six months for each year instead of whole year.	<p>At present the entire bulk imports are kept at receiver's premises outside berth no. 12. The port is levying receiving and delivery charges @ Rs.50 per MT. in addition to the lease rentals payable for the plot. The existing lease of plot is valid till May 2007. We therefore have to be prepared for an additional storage area to take care of this eventuality and have planned to take the 54000 sq. mtrs of bare land from the port. Initially it has been proposed to be used for storage of bulk cargo only on an area of 35,000 sq. mtrs. where the investments of Rs.500 Lakhs have been envisaged. At a later stage, on the balance area of 19000 sq. mtrs. we also plan to develop it further for the storage of break-bulk cargo by providing the railway siding and the covered warehousing facility. This will call for heavy investments, which has not been considered in the present financial statements.</p> <p>Full utilization of space (excluding the area for movement of mobile equipments and non operational purposes) will be possible only after further heavy investments are made for storage of break bulk cargo. The rentals charges in the future may have to be revised taking into account the future additional investments.</p>
	(d). TMILL has proposed to add warehousing facilities during the period under consideration. The capacity of these facilities and the anticipated utilisation may be furnished. Further, the relevant heads of income do not show any increase. Please confirm whether such facilities are going to be availed by users free of cost.	The income from the increase in warehousing facility has been considered. In our cost statement we have taken income from the 3000 sq. mtrs covered shed for the entire year.
	(e). (i). The purpose and utilisation of the proposed leasing of additional 54000 sq. mt. Of land from HDC may be explained. The income estimates does not capture incremental revenue flowing from this facility. (ii). Also furnish an analysis of capacity utilisation of this plot of land and whether the charges leviable for utilisation of this land will atleast cover the licence fee payable to HDC.	Reply given at (ii) (c) above.
	(f). Please furnish a cargowise storage time analysis duly including the actuals for the years 2002-03, 2003-04 and 2004-05.	All the bulk imports are stored at receiver's premises outside berth no.12 and not in the back up storage area. For break-bulk items we have allotted the entire covered space of 3000 sq. mtrs. to our major user. For the

		other users, the average period of stay would be approximately 15 to 30 days at the backup area of berth no.12.
5.	Operating Cost:	
(i).	<p>(a). It appears that various operations like stevedoring, lashing, intra port transportation, etc., are outsourced and some equipments are hired. TMILL has furnished copies of some bills relating to these items. TMILL should furnish copies of the relevant contract agreements.</p> <p>(b). It must be certified and confirmed that such outsourcing contractors / suppliers are selected through a competitive bidding and the charges payable to them are fair and reasonable in relation to the market rates. In case of associated entities, if any, it should be certified that arms length relationship is maintained.</p>	<p>[TMILL has furnished copies of work orders with annexes vide its letter dated 25 August 2006.]</p> <p>We hereby confirm that the selection of the suppliers is through competitive bidding process and the charges payable to them are fair and reasonable considering the local market conditions.</p>
(ii).	The cost of providing stevedoring services for the years 2005-06 to 2008-09 is estimated based on a contract valid till June 2004. The renewed contract, if any, for providing stevedoring services beyond June 2004 may be furnished.	The contract is yet to be renewed. The supplier is asking for an abnormal hike which is still under negotiation. However, considering the hike asked for by the supplier we have revised our cost estimates for the current year (2005-06) as Rs.25 Lakhs per month against our earlier projection of Rs.22.33 lakhs per month. For future years a general inflation of 5.55% has been considered. [TMILL has furnished vide its letter dated 25 August 2006 a copy of contract for providing stevedoring services valid till March 2006. The contract copy indicates a rate of Rs 35 per MT upto 7 lakh MT and Rs.33 per MT over 7 lakh MT for onward stevedoring at Berth No. 12 for all types of cargo. TMILL has also furnished a copy of contract for contract period April 2006 to March 2009 which shows a rate of Rs.38 per MT upto 10 lakh MT. This rate of Rs.38 per MT is valid upto 31 March 2007].
(iii).	Though there is a downward trend estimated in the traffic of iron and steel (less than 20 MT) from the year 2005-06 to 2008-09, the estimated cost of slings and gears is on the increasing trend for the years 2005-06 to 2008-09 at around 8 to 10%. Further, the expenditure projection should be in line with Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines.	The actual expenditure on slings and gears for the first half of the current financial year (2005-06) has been Rs.18 Lakhs. The projections for the current year are being revised at Rs.25 Lakhs on this basis. This has been mainly due to an upsurge in steel imports at berth no.12 as has already been explained at point no.2 and 3 above. However for the future years we have kept the expenditure under this head as per our original projections.
(iv).	(a). The workings furnished by TMILL towards cost of intra port transportation through third parties include cost of intra port transportation of containers. The computation of cost of intraport transportation of containers does not appear to be correct. Please modify the estimates for cost of intra port	<p>The computation of intraport transportation cost for container is indicated below:</p> <ul style="list-style-type: none"> No. of containers to be transported = 25% of container traffic (500 TEU's) = 125 TEU's. Rate of transportaion during 2006-07 = 105.55% of present rate of Rs.900/- per TEU = Rs.950 per TEU.

<p>transportation shown in the cost statement suitably.</p> <p>(b). Please furnish working for estimated cost of intra port transportation by TMILL's own trailers for the year 2004-05 (actuals) and 2005-06 to 2008-09 (estimates):</p>	<p>• Total transportation cost = 125 x 950 = Rs.118750/-</p> <p>The present market rate for transportation of breakbulk item inside Haldia Dock Complex is Rs.34 per MT as of 2004-2005 i.e valid till March 2005 (to be revised in the year 2005-06 in the light of increased diesel price) which is very competitive. We have taken the same cost in our projections. We give below estimated cost per tonne for operating our own trailers:</p> <table border="1" data-bbox="857 536 1323 899"> <tr> <th>Total number of Trailers</th> <th>6 nos.</th> </tr> <tr> <td></td> <td>Rupees</td> </tr> <tr> <td>Capital Cost</td> <td>9,600,000</td> </tr> <tr> <td>Depreciation</td> <td>640,000</td> </tr> <tr> <td>Labour cost for operation 7 Driver + 7 Helper</td> <td>1,225,000</td> </tr> <tr> <td>Maintenance (Spare + Labour)</td> <td>1,000,000</td> </tr> <tr> <td>Fuel Cost</td> <td>792,000</td> </tr> <tr> <td>Insurance @ 1%</td> <td>96,000</td> </tr> <tr> <td>Rates & Taxes on actuals</td> <td>272,910</td> </tr> <tr> <td>Total Direct Cost</td> <td>4,025,910</td> </tr> <tr> <td>Total Qty Transport (Per annum)</td> <td>119,000</td> </tr> <tr> <td>Cost of Transportation with Own Trailer</td> <td>Rs.34 per MT</td> </tr> </table>	Total number of Trailers	6 nos.		Rupees	Capital Cost	9,600,000	Depreciation	640,000	Labour cost for operation 7 Driver + 7 Helper	1,225,000	Maintenance (Spare + Labour)	1,000,000	Fuel Cost	792,000	Insurance @ 1%	96,000	Rates & Taxes on actuals	272,910	Total Direct Cost	4,025,910	Total Qty Transport (Per annum)	119,000	Cost of Transportation with Own Trailer	Rs.34 per MT
Total number of Trailers	6 nos.																								
	Rupees																								
Capital Cost	9,600,000																								
Depreciation	640,000																								
Labour cost for operation 7 Driver + 7 Helper	1,225,000																								
Maintenance (Spare + Labour)	1,000,000																								
Fuel Cost	792,000																								
Insurance @ 1%	96,000																								
Rates & Taxes on actuals	272,910																								
Total Direct Cost	4,025,910																								
Total Qty Transport (Per annum)	119,000																								
Cost of Transportation with Own Trailer	Rs.34 per MT																								
<p>(v). Container loading operation is also stated to have been outsourced. The estimated cost towards container loading charges for the years 2004-05 to 2008-09 may be validated with documentary proof. Reason for not estimating container loading expenditure for the year 2008-09 may be furnished. Please furnish workings for estimated cost of container loading carried-out by TMILL itself.</p>	<p>There has been a clerical mistake in not considering the container loading expenses during 2008-09 in our original submission. This has been rectified in our revised financial statements</p>																								
<p>(vi). The estimated equipment hire charges for handling lime stone for the year 2005-06 to 2008-09 may be validated with documentary proof, since, TMILL has outsourced this activity. The list of equipments taken on hire, may be furnished.</p>	<p>Our own equipment fleet is just enough to take care of onshore handling requirements for bulk cargo vessels. For on-board requirements we hire equipments from outside. On an average for handling one bulk cargo vessel 15 equipment shifts are required. The average rate is Rs.8000 per equipment-shift (mix of HM 2021, Caterpillar 966E and HM 2071 or its equivalent).</p>																								
<p>(vii). (a). The TMILL has estimated the maintenance cost of equipments on the basis of average cost per equipment per annum for various equipments installed and proposed to be installed. The basis of arriving at the average annual maintenance cost per equipment may be brought out for various equipments with workings.</p>	<p>For imported equipments like Harbour Mobile Crane and Liebherr Loaders, as the equipments are very new and we do not have past experience it is difficult for us to provide any working. The spare parts of such equipments are very costly. We have accordingly considered the average maintenance cost on a broad estimate basis. Also we have acquired age old equipments from our parent company at nil value.</p> <p>Further during current financial year we have undertaken major civil repairs of our backup area at an estimate of Rs.36 lakhs which will</p>																								

		not recur for next 3 years. If we exclude the one time expense of Rs.36 Lakhs and include the notional capital value of age old equipments at Rs.1.50 crores the maintenance cost as a percentage cost of the capital cost works out to 4% for the current year (2005-06). This is considered to be reasonable.
	(b). The maintenance cost of equipment also includes levelling and resurfacing of the backup land at a cost of Rs.36 lakhs during the 2005-06. The benefits arising on account of levelling and resurfacing of the backup land may not be restricted to one year. That being so, the reason for loading the entire cost of levelling and resurfacing of backup land in one year (2005-06) may be justified. TMILL may consider spreading the cost of levelling and resurfacing of backup land for a suitable period. The present status of work relating to levelling and resurfacing of backup land may be indicated.	The back up area of Berth no. 12 requires regular maintenance which costs us around Rs.5 Lakhs per annum. For the type of operation in which TMILL is, the storage area needs to be revamped after every 3 years of operation as lots of heavy steel materials and equipments are stored. Hence the cost of resurfacing of berth no. 12, if required can either be treated as regular maintenance or may be spread over three years. We have considered it as a part of regular maintenance cost for current year (2005-06). Since the tariff will be decided on the basis of the projection for 2006-07 to 2008-09 we have no objection to consider the expenses being spread over for these 3 years.
	(c). The estimated maintenance cost of equipments includes cost of spares for 2 numbers of Liebherr Loader. Please justify the hike of around 955% in the cost of spares estimated for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05.	The Liebherr Loaders are imported loaders which were installed during Jan-04. As the loaders were under warranty for one year, we did not incur major maintenance cost on the same during first year of operation i.e 2004-05. From 2005-06 onwards the maintenance is to be borne by us and hence the projection includes the normal maintenance cost of Liebherr Loaders.
	(d). Increase in cost of spares in respect of fork lift (3 MT) by around 18% for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05.	The cost of maintenance of equipment for the initial years is not a correct indicator of the average annual maintenance cost as the equipments were new and the cost of maintenance in the initial years is low. Regular annual maintenance cost are to be estimated considering the age factor (age old forklifts require abnormally high maintenance), cost of spares, tyres, tubes etc. The projected maintenance cost for 2005-06 to 2008-09 are not comparable to that of 2004-05. As has already been explained at (vii) (a) above the average cost of maintenance on an overall basis works out to 4% of the original cost of the equipments which is considered to be reasonable.
	(e). Hike estimated in the cost of spares for forklift (25 MT) for the year 2005-06 at around 217% as compared to the estimated cost for the year 2004-05 may be justified. Likewise, please justify the hike of around 217% in the estimation made for the year 2005-06 as compared to the 2004-05 in respect of fork lift (16MT)	
	(f). Please justify 1061% increase in the estimated maintenance cost in respect of fork lift (12 MT) for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05.	
	(g). The TMILL has estimated average annual cost of maintenance in respect of Kalmar fork lift at around Rs.98000/-. The reason for estimating the maintenance cost at 153% for the year 2004-05 may be justified. It is noteworthy that the estimated maintenance cost for the subsequent years is comparable with the estimated average cost.	
(viii).	(a). Cost of diesel and lubricants for handling per tonne of cargo for the period	The cost of diesel on a per metric tonne basis works out to Rs.15/- per MT for the

	<p>April 2005 to September 2005 may be furnished.</p>	<p>first half of current financial year. As explained above for the current financial year the on shore equipments were not used for entire cargo throughput (not used for hook point deliveries and cargo handled by hired equipment). Therefore dividing the total fuel cost by the entire berth throughput will not give an indication of accurate per tonne fuel cost. To justify this, for the year 2004-05, our fuel cost per metric tonne works out to Rs.16.20 which, after taking into account the actual inflation of 26.65% in fuel prices, works out to Rs.20.53 per Mt for 2005-06. Therefore the actual fuel cost per metric tonne for 2004-05 would be a better indicator than that for 2005-06.</p> <p>The mobile harbour crane came into operation during mid 2004. The cost of fuel for 2004-05 includes the element of mobile harbour crane for a part of the year only. During 2005-06 and later years we have considered the operation of the crane for the entire year. Therefore the total fuel cost for these years are bound to be on a higher side.</p>
	<p>(b). Justification for the escalation assumed in estimation of diesel and lubricant cost at around 10% for the years 2006-07 to 2008-09 over the estimated cost for the year 2005-06 on account of increase in price of petroleum products.</p>	<p>The diesel price during Nov-04 was Rs.24.05 per ltr. whereas during Nov-05, it was Rs.30.46 per ltr i.e. 26.65% higher. The actual increase over a period of 3 years was 80% (Rs.18 per ltr in June 2002 against the present rate of Rs.32 per litre). In spite of this we have considered an escalation factor of 10% only.</p>
	<p>(c). The basis of operating hours estimated for various equipments with workings.</p>	<p>The total running time of equipment is based on our past and practical experience. If we consider the berth occupancy of 240 days in a year the average running of the equipment comes out to 10-12 hours a day which is reasonable. Further equipment running time does not mean that for the entire time it is used in actual cargo handling operation but it will also include some idle time and travel time when the engine is on.</p>
	<p>(d). The basis considered for estimating the fuel consumption for various equipments.</p>	<p>The fuel consumption norms are based on our past records/ experience/ history of the equipment and the specifications given by the manufacturer.</p>
	<p>(e). The oil and lubricant cost in respect of harbour mobile crane is shown to increase by 205% for the year 2005-06 as compared to the relevant expenditure for the year 2004-05.</p>	<p>Harbour Mobile Crane was installed during June-04. It commenced normal operation from mid 2004-05 onwards. Hence the cost during 2004-05 is only for half year whereas for 2005-06, 12 months operation is considered.</p>
	<p>(f). The TMILL has applied a consolidated rate of Rs.10,000 per month per trailer to estimate the oil and lubricant cost. Explain the basis for considering the amount of Rs.10,000/- for estimation.</p>	<p>This is based on average consumption of oil and lubricants by the trailer experienced by us since its purchase.</p>

(ix).	The basis for assuming 4000 running hours in a year and power consumption rate of 45 KW/hr for operating the EOT crane may be brought out. The cost per unit of power for operating the EOT crane assumed in the working may be furnished and the projections for the next 3 years may be justified with reference to actuals for the period April 2005 to September 2005.	The EOT crane is installed in the warehouse, which has been let out on yearly basis to our major user. The running hour of 4000 hrs per year works out to 12 hours a day, which is considered to be reasonable. The rated power consumption of the EOT crane is 45 KW /hr. The actual expense @ Rs.5.84 per KW hr works out to Rs.10 Lakhs whereas we have projected the cost of only Rs.5 lakhs per year.																												
(x).	<p>(a). Furnish working for the estimated contract labour cost for the years under consideration with details like number of labourers, rate of wages, etc. Confirm that the contract labour cost is not included in the equipment maintenance cost since TMILL has stated that all equipments are maintained by its own staff including labour taken on contract.</p> <p>(b). The steep hike in contract labour cost in the year 2005-06 as compared to the year 2004-05 may be justified.</p>	<p>This is to confirm that the maintenance cost considered does not include contract labour cost. The computation of the contract labour cost is as follows:</p> <table><tr><td></td><td>No of persons</td><td>CTC (Rs. P.A.)</td><td>Total cost P.A.</td></tr><tr><td>Trailer Driver</td><td>7</td><td>100,000.00</td><td>700,000.00</td></tr><tr><td>Trailer Helper</td><td>7</td><td>75,000.00</td><td>525,000.00</td></tr><tr><td>Maintenance unskilled @ 60000/- for 14 labourers</td><td></td><td></td><td>720,000.00</td></tr><tr><td>Operators for equipments</td><td>25</td><td>125,000.00</td><td>3,125,000.00</td></tr><tr><td>Pilot Maintenance (inc. HMC)</td><td>15</td><td>50,000.00</td><td>900,000.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>57</td><td></td><td>5,970,000.00</td></tr></table> <p>This is on account of increase in equipment fleet during 2005-06 compared to 2004-05.</p>		No of persons	CTC (Rs. P.A.)	Total cost P.A.	Trailer Driver	7	100,000.00	700,000.00	Trailer Helper	7	75,000.00	525,000.00	Maintenance unskilled @ 60000/- for 14 labourers			720,000.00	Operators for equipments	25	125,000.00	3,125,000.00	Pilot Maintenance (inc. HMC)	15	50,000.00	900,000.00	Total	57		5,970,000.00
	No of persons	CTC (Rs. P.A.)	Total cost P.A.																											
Trailer Driver	7	100,000.00	700,000.00																											
Trailer Helper	7	75,000.00	525,000.00																											
Maintenance unskilled @ 60000/- for 14 labourers			720,000.00																											
Operators for equipments	25	125,000.00	3,125,000.00																											
Pilot Maintenance (inc. HMC)	15	50,000.00	900,000.00																											
Total	57		5,970,000.00																											
(xi).	<p>(a). The rates applied for cargo survey cost may be validated with documentary proof as TMILL has outsourced this work.</p> <p>(b). There appears to be mistakes in the workings furnished by TMILL in the estimation of cargo survey cost. The workings may be revised and furnished.</p>	<p>TMILL has furnished a copy of the order, wherein the survey cost ranges from Re.1/- per MT to Rs.16/- per MT depending on type of cargo.</p> <p>The survey contract is on PMT basis and it has to be multiplied with the respective tonnage handled during the year. We have checked the computation and found it to be correct.</p>																												
(xii).	<p>(a). Furnish copy of the insurance policy with respect to the following assets:</p> <p>(i). Fixed jetty.</p> <p>(ii). Harbour Mobile Crane.</p> <p>(iii). Equipments.</p> <p>(b). Indicate the value of stevedoring element considered for the purpose of estimating insurance cost.</p>	<p>TMILL has furnished the requisite details. The premium in respect of the assets are as follows:</p> <p>(i). Fixed jetty - 28.11 lakhs</p> <p>(ii). Harbour Mobile Crane - 24.60 lakhs</p> <p>(iii). Equipments - 5.45 lakhs</p> <p>We have insured ourselves for a stevedoring liability of Rs.12 Crores (AOY) for material damage and for Rs.4.0 Crores (AOY) for consequential losses.</p>																												
(xiii).	TMILL has estimated royalty/ revenue share payable to KOPT on the basis of Scale of Rates applicable for KOPT. It may be noted that admissibility of the royalty / revenue share as an item of cost in tariff computation will be in line with Clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines. The royalty / revenue share may be estimated on the basis of the likely loss to the TMILL on account of royalty / revenue share not being taken in to account for tariff fixation subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder.	In case tariff is determined without considering royalty / revenue share as an admissible expenditure and consequently lower tariff than proposed by us is approved the resultant income will not be adequate to cover the costs and 15% ROCE. Since Royalty / Revenue share will in any case have to be paid, TMILL will incur loss to the extent of an amount of Royalty actually payable to the Port Authorities. The concession was granted to TMILL on a competitive bid basis wherein the next lowest bidder had quoted a revenue share of 9.611%.																												
(xiv).	Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines stipulates specific method to be followed in	In the regular books of accounts we have considered depreciation for all the																												

	<p>computation of depreciation of assets in respect of private terminals. It appears that TMILL has adopted life norms for assets which are different from those life norms prescribed in the Companies Act, 1956. The estimated depreciation cost of assets may be revised suitably in line with the revised tariff guidelines.</p>	<p>equipments on SLM basis @ 4.75 % which is applicable to the heavy earth moving equipments on single shift usage basis. The schedule of the Companies Act doesn't provide depreciation rates for port handling equipments probably because there were no private companies engaged in port operations business until recently. It may be noted that port-handling equipments have an economic life of 14-15 years. Therefore, in our application we have taken depreciation on this basis.</p> <p>In case depreciation is computed for the tariff purpose also on the basis of existing general provisions of the Companies Act, after the first set of equipments are replaced, the second set of replaced equipment will have to be depreciated over the remaining 8-9 years residual period of the licence agreement and the tariff based on that would be much higher for those years. It would therefore be equitable to consider economic life of 14-15 years for tariff determination. Otherwise the applicant would be at a great loss if the equipment is required to be replaced earlier and the shortfall in depreciation provision is not considered.</p>
(xv).	<p>The basis of apportionment of maintenance cost of equipments, cost of diesel / lubricants, cost of contract labour, cargo survey cost, insurance cost and revenue share/ royalty between the activity of on board stevedoring and shore handling may be explained.</p>	<p>It is very difficult to apportion the exact costs between the two sub activities. We have tried to identify the items of cost / assets, which can be directly attributed to either of the activities and apportioned it accordingly. Where the items of cost /assets are used for both the sub activities we have tried to apportion it on some rational basis.</p>
(xvi).	<p>With reference to the overheads considered in the cost statement, please furnish / clarify the following:</p> <p>(a). TMILL has activities other than operations of berth No. 12 at HDC. It appears that "Management and other expenses" and "SAP expenses" have been allocated to Berth No. 12 from the relevant expenses of TMILL as a whole. Please furnish detailed workings for allocation of "Management and other expenses" and "SAP expenses" to berth No. 12 for all the years under consideration.</p> <p>(b). List of items of expenditure considered under general overheads – direct expenses and allocated management and other expenses indicating the estimated expenditure under each item.</p> <p>(c). The basis of allocation of general overheads – direct expenses to "on board stevedoring" and "shore handling".</p> <p>(d). Likewise, basis of allocation of management and other expenses and SAP expenses to "onboard stevedoring" and "shore handling".</p>	<p>All the expenses directly attributable to berth # 12 are taken in full whereas the common expenses, head office expenses and SAP expenses are allocated on turnover basis.</p> <p>The allocations between onboard and shore handling sub-activities has been made on the basis of operating cost.</p>

(vii).	The basis of discounting the terminal value receivable at 6%, considered as Financial & Miscellaneous income may be brought out.	This is on the basis of the prevailing interest rates on bank deposits.
6.	<p><u>Capital Employed</u></p> <p>(a). The proposal in reference indicates that the TMILL operates the terminal No. 12 involving activities viz. onboard stevedoring, cargo handling and delivery, storage facilities and other miscellaneous services. However, the cost statement furnished by the TMILL does not identify the assets with reference to the individual items of service. The TMILL may furnish activity wise details of assets deployed in the facilities.</p> <p>(b). The Licence Agreement, <i>inter alia</i>, stipulates that warehouse of 1500 sq. mtr should be developed by TMILL as the minimum infrastructure. TMILL has also estimated an expenditure of Rs.2.94 Crores towards warehouse initially. However, it further envisages an investment of Rs.500 lakhs for warehouse during the year 2006-07. The proposed investment of Rs.500 lakhs during the 2006-07 may be justified in the light of traffic growth.</p> <p>(c). The cost statement for the year 2004-05 reveals that TMILL has added mobile harbour crane and other handling equipments during the year 2004-05. TMILL is requested to furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already installed. Please confirm whether such additions to the fixed assets will enhance the capacity of the terminal.</p>	<p>All the equipments deployed at berth no.12 are required for both the on-board and shore handling operations. We have allocated the individual assets to both the sub-activities on the basis of their estimated utilization for such operations e.g. Harbour Mobile crane has been considered as 90% for on-board activity and the balance 10% for shore handling activity.</p> <p>At the time of submission of the tender, cargo projection of our major user was mostly of HR Steel Products (and less of C.R. Steel Products) which are generally stored in open yard. But due to change in the market conditions, the ratio of C.R. Steel products has increased which has to be stored in the covered space. Therefore, TMILL has gone for larger covered space of 3000 sq. mtrs than stipulated in the licence agreement. As regards the further investment of Rs.500 Lakhs is concerned the point has been briefly explained at 4(ii) c above. However we once again reiterate that the investment of 500 lakhs will be towards the development of the bare land capable for storage of bulk cargo items only.</p> <p>The certificate issued by the independent engineer, M/s. Stup Consultants P. Ltd. indicating details of equipments, with total of Rs.34.55 crores as on 28.3.2004 has been furnished.</p>
	(d). As admitted by TMILL there is a difference between the quantity of equipments indicated in the License Agreement and the number of various equipments that are installed in berth No. 12. In this context, the capacity utilisation of these equipments and the increase in the capacity of the terminal achieved due to the introduction of more equipments may be indicated.	The quantity of the equipments indicated in the license agreement and the number of various equipments installed at berth no. 12 varies as the cargo mix envisaged at the time of submission of tender document has changed (more of C.R. Steel Products than H.R. Steel products). Moreover, the unit weight of C.R. steel Products ranges from 1 MT to 16 MT which calls for investments in cargo handling equipments of various capacities. Therefore the actual deployment is in variation with the stipulation in the licence agreement. This has been duly certified by the independent engineer and duly accepted by the port. The capacity of the terminal has been assessed taking into consideration the equipments installed upto

		2004-05. At berth no. 12 we are handling cargo ranging from 1 MT to 65 MT, which implies that we have to have equipments to handle most of our cargoes requirements.
(e). The computation of maintenance cost of equipment indicates that the TMILL has already procured 9 forklifts. The remaining 2 forklifts are proposed to be installed in February 2005. Please confirm whether the 2 forklifts have been installed in February 2005, supported by documentary proof. Likewise, please confirm whether the EOT crane has been installed in February 2005.		The certificate enclosed by the independent engineer confirms that 2 forklifts and EOT crane have already been installed. Kindly ignore the words "proposed to be installed" mentioned in the assumption sheet against these items.
(f). The revised tariff guidelines limit the sundry debtors to 2 months of estate income and Railway terminal charges while computing working capital. The estimation of Sundry Debtors at one month of operating income is not in line with revised tariff guidelines.		Unlike in the major ports, TMILL is not recovering charges in advance but rendering monthly bills to the users. You will appreciate that the revised guidelines refer to railway terminal charges in the context of assessing sundry debtors. TMILL is not operating any railway. In these circumstances the assessment of sundry debtors may not be considered strictly on the basis of the revised guidelines. Sundry debtors equal to one month's operating income considered by us may please be allowed being reasonable.
(g). TMILL has computed stores inventory equivalent to 12 months of spares consumption and one month of fuel consumption for the year 2004-05. In this regard please confirm whether the stores inventory mentioned in the cost statement relates to capital spares. If it is so, computation of inventory for capital spares for the year 2004-05 is not in line with the Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines because computation includes one month fuel consumption also. If the inventory is for capital spares please revise the estimates in line with the revised tariff guidelines for all the years under consideration.		Out of the total equipment spares consumption, 50% comprises of capital spares. The projected inventory figures have now been revised in line with the revised tariff guidelines. We have considered 6 months of normal spares consumption, 1 year of capital spares consumption and 1 month of fuel consumption as the total inventory carried by us.
(h). The revised tariff guidelines limit the cash balance to one month's cash expenses. It appears that cash and bank balance has been computed as one month's operating cost including royalty / revenue share payable to KOPT and overheads. The inclusion of royalty / revenue share and overheads in the operating cost for computation of cash and bank balance may be justified.		Royalty/revenue share payable to KOPT and overheads are also items of cash expenses and hence these have also been included while computing one month's cash expenses for assessing Working Capital. This is reasonable and may please be considered while determining the tariff.
(i). TMILL has considered a residual entry of "Others" in the "Current Assets" for computation of capital employed under working capital. It appears that "others" refer to security deposit payable to KOPT for allotment of land. Please confirm whether payment of security deposit to		Security Deposit equal to 12 months' plot rental is payable in accordance with the KOPT SOR for allotment of land. As per the tender document this amount was required to be paid for the allotment of backup area measuring 14000 sq. mtrs. The amount increases during the years 2006-07. to 2008-

	<p>KOPT for allotment of land is governed by the license agreement entered into between TMILL and KOPT. The details and workings for computation of amount under "others" may be furnished. The reason for projecting 325% increase in the Security deposit for the year 2006-07 to 2008-09 may be explained.</p>	<p>09 in view of the SD payable for the additional 54000 sq. mt bare land proposed to be taken over during that year.</p>
B	<p>Scale of Rates:</p>	
1.	<p>Please furnish detailed working with cost elements considered, to arrive at the rates for each tariff item under onboard charges and wharfage, shore handling charges, storage charges and charges for rendering miscellaneous services.</p>	<p>It is not possible to work out detailed cost statements in support of each and every item of the SOR. Broad costing exercise has been attempted for the two main sub-activities- 'onboard stevedoring including wharfage' & 'shore handling' on a rough and ready basis and has been indicated in separate statements in the financial model submitted</p>
2.	<p>The basis for prescription of demurrage for various cargo may be brought out with justification.</p>	<p>The rates for demurrage have been prescribed on the lines of the rates prevailing in the KOPT Scale of Rates.</p>
3. (i).	<p>Onboard Stevedoring: It has already been held by TAMP in a case relating to HDC that on-board charges and wharfage should be separately prescribed. The proposed rates may be modified accordingly.</p>	<p>On-board charges (including lashing/unlashing) and wharfage have now been separately prescribed in the revised draft SOR. However, further segregation of costs under these sub-heads is not possible and practicable at this stage.</p>
(ii).	<p>(a). Rate for onboard stevedoring in respect of ships bunker and other liquid cargo handled other than through pipeline has been proposed, whereas traffic of liquid cargo is not at all anticipated in the next three years. This entry may be deleted being redundant.</p> <p>(b). The stevedoring services and lashing / unlashing to be provided for ship bunkers may be explained.</p>	<p>Rate for ships bunker has been provided to take care of the contingency, if any, arising in future to handle bunkering at a very short notice. The words and phrases "other liquid cargo" have been deleted from the proposed scale of rates.</p> <p>It has been mentioned in the SOR that the rate for on-board stevedoring and lashing/unlashing services includes lashing/unlashing charges wherever required. It may please be noted that in case of ship's bunkering, lashing and securing is not required and accordingly the charge proposed for this item does not include any lashing/unlashing element.</p>
(iii).	<p>Likewise, rate for heavy lift articles / packages other than iron ore and steel weighing above 20 tonne up to 35 tonne has been proposed, whereas no traffic is projected. This item of rate may also be deleted.</p>	<p>Rate for heavy lift articles/packages other than iron and steel weighing above 20 tonnes and upto 35 tonnes has been proposed to take care of the contingency of having to handle such cargo in future at short notice.</p>
(iv).	<p>Clause 4.2.1. of the revised tariff guidelines stipulate prescription of rates on per unit of either weight or volume of cargo handled rather than value thereof. So, unit of levy of tariff item No. 9 may be modified suitably.</p>	<p>For residual items we have now prescribed wharfage as a fixed rate on PMT basis. However, for on-board stevedoring the charge is prescribed on ad-valorem basis. The logic being that certain project items are very sophisticated but have unit weight less than 20 MT. Such cargoes require special arrangement for unloading/loading from/to the ship which calls for additional cost. Hence, the rate has been prescribed on</p>

		advalorem basis to take care of such additional costs. However, at the time of the next revision we plan to prescribe rate on volume/weight basis in the light of experience gained.
(v).	The proposal for charging 70% of the proposed rates for cargo discharged / shipped over side may be justified with reference to cost of such operation.	Since we are operating in the same port the provision is in line with the provision existing in KOPT tariff.
(vi).	The prescription of levy of 1.5 times of the proposed rates for transshipment of cargo or shifting of cargo on board may be justified with cost details.	
(vii).	The proposal to levy receiving / delivery charge at Rs.25 per tonne per operation in respect of shutout cargo may be justified with reference to the services provided and the cost incurred therefor. The description "per operation" is not clear.	These charges have been prescribed on the lines of the provision existing in the KOPT tariff. The term per operation means - receiving or delivering the cargo. The same has been clearly spelt out in the SOR now submitted at clause 4.4.
(viii).	On board service includes lashing, securing, dunnaging / unlashng of cargo inside hatch as stated by TMILL. That being so, the necessity for prescribing additional charge at Rs.90 per metric tonne for lashing, securing, dunnaging on export cargo inside holds may be explained with cost justification.	The additional charge of Rs.90 PMT is leviable in case materials for lashing/securing/dunnaging are provided by TMILL in the case of export cargoes. The activity is being outsourced and the cost payable to the supplier is Rs.80 PMT for the year 2004-05 (valid till March 2005) pending revision.
(ix).	In case of containers, separate rates for loaded and empties should be prescribed.	According to the clause 5.3 of the revised tariff guidelines rates for the loaded and empty containers have to be same. We therefore feel that there is no need to prescribe separate entries.
4.	<u>Shore handling:</u>	
(i).	TMILL has proposed rate for "all other cargo". The items of cargo proposed to be covered under "all other cargo" may be listed. While the rate for "all other cargo" is proposed, income arising out of handling "all other cargo" has not been considered in the cost statement.	'All other cargo' is a residual entry to cover cargo not specifically mentioned in the SOR. It is provided to take care of the contingency of requiring to handle the cargo any time in future at short notice, though at present no estimate thereof can be made.
(ii).	The basis for allowing 3 free days and 7 free days for import cargo and Nepal / Bhutan imports respectively may be brought out.	Three free days have been allowed for import cargo on the lines of the provision made by KOPT and some other ports. Seven free days have been allowed for Nepal and Bhutan cargo in view of their geographical location as has been done by KOPT.
(iii).	The License Agreement entered into between KOPT and TMILL does not permit TMILL to handle coal. That being so, reason for mentioning about coal (and iron ore) at Clause 6.4 of the proposed Scale of Rates may be explained. The License Agreement does not explicitly authorise TMILL to handle Ore also.	It is agreed that the cargo permitted to be handled by TMILL is governed by the license agreement and accordingly coal is specifically not permitted to be handled. Inadvertent mention thereof in the erstwhile clause 6.4 is being deleted (please refer clause 7.4 of the enclosed SOR). However, TMILL is not specifically prohibited under the license agreement from handling iron ore and it can be deemed to be covered by the terms 'Dry bulk/Break bulk/containerized cargo'.

(iv).	The basis for the proposed levy of Rs.25 per tonne as receiving / delivery charge when lashing / unlashng is not done by TMILL, may be brought out with cost justification. It may be clarified whether the proposed rate of Rs.25 per tonne is for both the operations, receiving and delivery. It is noteworthy that TMILL has proposed a rate of Rs.25 per metric tonne for receiving/delivery per operation under onboard services.	Receiving and delivery charges are leviable in case the cargo is neither imported nor exported from Berth # 12 and for which we have not collected any charges under any other provisions of SOR. Accordingly, the clause 6.6 of the previous SOR has been deleted and more clarity has been brought in clause 4.4 of the revised Scale of Rates.
5. (i).	<u>Storage:</u> The proposed lease rent of Rs.40.60 per sq. mtr per month for short term allotment of hard stand plot to the users may be justified in the light of the license fee of Rs.21.65 per sq. mtr per month payable by TMILL to KOPT as per the License Agreement.	
(ii).	Likewise, the proposed lease rent of Rs.64 per sq. mtr per month for short term allotment of hard stand covered sheds may be justified with cost details.	The proposed rates for the allotment of land and covered sheds are based on the prevailing rates of KOPT at Haldia Dock Complex.
(iii).	The proposed lease rent for short term allotment of bare land at Rs.26.10 per sq. mtr per month may be justified in the light of license fee proposed to be paid to KOPT in the year 2006-07 at Rs.13. 92 per sq. mtr per month.	
(iv).	With reference to the proposed equipment hire charges for various equipments, the following may be furnished:	
	(a). A detailed cost sheet for each equipment for which a tariff has been proposed needs to be prepared on the basis of the capital cost, operating and maintenance cost with detailed breakup such as material cost, fuel cost, labour cost etc.,	The rates for hire of equipments (forklifts & front-end loaders) have been proposed on the basis of range of capacity (below 10 tonnes, 10-20 tonnes and above 20 tonnes). The rates proposed are market based as indicated in Form I of the financial statements. You will appreciate that in case we have to hire similar equipments from the market, we are also paying at the same rates which can be verified from the copy of the contract. Moreover, the earning from hire of equipments is not significant.
	(b). The TMILL has proposed hire charges for forklifts based on the capacity of the forklifts. The forklifts are of different capacity. Forklift hire charges may be proposed with detailed cost sheet on the basis of range of capacity of the fork lifts reckoning with the average cost of operations of such fork lifts.	
	(c). Likewise, front end loaders' hire charges may be proposed with detailed cost sheet on the basis of range of capacity of the front end loaders reckoning with the average cost of operations of such front end loaders.	
6.	As per the License Agreement the berth hire charges for vessels handled at berth No. 12 are to be collected by the KOPT. TMILL may consider to incorporate a conditionality in the Scale of Rates to allow refund of berth hire charges leviable by	As suggested by you we agree that in case ship idles at berth no. 12 for more than 20% of the total ship's stay, because of reasons entirely attributable to TMILL, we would refund the berth hire charges for the idling period in excess of 20%. The specific clause

	KOPT for the period when a vessel idles at Berth No. 12 and when the operations cannot take place at Berth No. 12 due to breakdown of the facilities or for any reasons attributable to TMILL.	9.1 has been included in the proposed draft SOR
7.	Each of the tariff items is for providing a set of services. It is, therefore, necessary to prescribe rebates in such composite charges when one or more of such constituent services are not provided.	We agree to your suggestion of providing such rebates. In our case, rebates can be granted only in case of on-shore handling charges where two or more constituent services are not provided by TMILL. In the case of on-board charges we do not intend to allow users to make their own arrangements for any constituent services. The specific clause 9.2 has been included in the proposed draft Scale of Rates.
8.	The penal interest rate should be quantified with reference to the prevailing PLR and included in the Scale of Rates in a definite manner.	The penal interest rate has been prescribed at 12 % per annum and the clause has been modified accordingly.

6.2. The TMILL was requested to furnish additional information / clarifications on some points vide our letter dated 14 July 2006 arising out of its response dated 22 December 2005. TMILL has responded vide its letter dated 25 August 2006. Our queries and the response of TMILL are tabulated below:

Sr. No.	Our queries	TMILL Response												
(i).	<p>(a). With reference to a query regarding the workings furnished by TMILL towards cost of Intra Port Transportation (IPT) through 3rd parties, the TMILL had furnished computation of IPT cost of containers. The workings towards cost of IPT through 3rd parties may be reviewed to exclude cost of IPT of containers in the light of the above observation made by KOPT that TMILL is not authorised to handle containers at Berth No. 12 in terms of the provisions of Licence Agreement.</p> <p>(b). Likewise, the estimated operating cost towards container loading may be excluded in the light of the observation made by KOPT.</p>	<p>There is no bar on our handling containers as explained by us in our reply to the observations of KOPT. Therefore, we feel that there will be no need to modify the intra port transportation cost projections.</p>												
(ii).	With reference to the proposed equipment hire charges for various equipments, the TMILL was requested to furnish detailed cost sheet for each equipment for which a tariff has been proposed. TMILL has responded stating that the rates proposed are market based and the rates proposed are the rates at which TMILL also hires such equipments. A comparative position bringing out the equipment-wise rates proposed by it and the rates at which TMILL hires similar equipments may be furnished.	<p>The comparative position of hire charges of equipments and rates proposed by TMILL is tabulated below:</p> <p style="text-align: right;">(in Rs.)</p> <table> <tr> <th>Particulars</th><th>Rates proposed by TMILL (Rs. Per shift)</th><th>Hire rates (Rs. Per shift)</th></tr> <tr> <td>Front end loaders > 3.5 cbm Buckets (CP2071)</td><td>12,000</td><td>12,000</td></tr> <tr> <td>Front end loaders upto 3.5 cbm Buckets (CP2021)</td><td>6,500</td><td>6,000</td></tr> <tr> <td>Forklifts < 10 Tonne</td><td>2,500</td><td>2,500</td></tr> </table>	Particulars	Rates proposed by TMILL (Rs. Per shift)	Hire rates (Rs. Per shift)	Front end loaders > 3.5 cbm Buckets (CP2071)	12,000	12,000	Front end loaders upto 3.5 cbm Buckets (CP2021)	6,500	6,000	Forklifts < 10 Tonne	2,500	2,500
Particulars	Rates proposed by TMILL (Rs. Per shift)	Hire rates (Rs. Per shift)												
Front end loaders > 3.5 cbm Buckets (CP2071)	12,000	12,000												
Front end loaders upto 3.5 cbm Buckets (CP2021)	6,500	6,000												
Forklifts < 10 Tonne	2,500	2,500												

		<table border="1"> <tr> <td>Forlifts 10 Tonne – 20 Tonne</td><td>12,000</td><td>For 10/12 T = 6000 For 16 T = 14,408*</td></tr> </table> <p>* Hire rate (without fuel) from M/s. NK = Rs.2,50,000 p.m. = Rs.9,615 per day (@26 days/m) = Rs.4,808 per shift (@12 hrs/shift) *Fuel consumption : Approx 20 ltr/ hr = 240 ltrs/shift = Rs.9,600 per shift (@ Rs.40 / ltr) Therefore, total cost of hired forklift = Rs.4,808 + Rs.9,600 = Rs.14,408 per shift.</p>	Forlifts 10 Tonne – 20 Tonne	12,000	For 10/12 T = 6000 For 16 T = 14,408*
Forlifts 10 Tonne – 20 Tonne	12,000	For 10/12 T = 6000 For 16 T = 14,408*			
(ii).	TMILL to modify the cost statements and draft Scale of Rates in the light of the observations made by us and the comments of KOPT and furnish the revised cost statements along with modified draft Scale of Rates and segregated annual accounts pertaining to Berth No. 12 for the years 2002-03 to 2005-06.	After incorporating the final royalty figures and segregated accounts for Berth No. 12 we shall submit the revised application for the proposed Scale of Rates.			

7. A joint hearing in this case was held on 29 March 2006 in the premises of KOPT. The TMILL made a slide presentation of its proposal.

8.1. As agreed at the joint hearing, the KOPT and TMILL were to sort out the issues raised by KOPT in the context of its Licence Agreement like formation of Special Purpose Vehicle (SPV), proposed handling of containers, accuracy of the traffic projections, etc. After reminder, the KOPT furnished a report in this regard. A copy of the KOPT report was furnished to TMILL and the TMILL was requested to furnish its specific comments on the comments made by KOPT. The TMILL has responded. The report of the KOPT and response of TMILL are summarised below in the following table:

Sr. No.	Report of KOPT	Response of TMILL
(i).	In view of Article 4 and 5 of the Licence Agreement, TMILL has certain obligations vis-à-vis KOPT's Scale of Rates. Therefore, it is imperative that consequent to notification of Scale of Rates for Berth No. 12 by TAMP, there would be a need for reconciliation between the above said articles 4 and 5 and the Scale of Rates approved for TMILL by TAMP. (TMILL quoted article 4.1.(a) of the Licence Agreement to say that the TMILL shall be entitled to collect all kinds of cargo related charges as per KOPT's Scale of Rates revised from time to time as per provisions of MPT Act for carrying out various services to fulfil the scope of the project as per provisions of Licence Agreement. It was already made clear to KOPT vide our letter No. TAMP/11/2004-KOPT, dated 23 March 2004 that the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) are required to be notified by the Authority. KOPT was also in agreement with this statutory provision, conveyed to us vide its letter No. Admn/7415/A/119/3/PA-I, dated 27 September 2004. The position was reiterated to KOPT vide our letter dated 14 July 2006)	Once the Scale of Rates is approved by TAMP, we shall discuss the subject with KOPT.
(ii).	In terms of Article 3.9.(a)(i)(k) of the Licence Agreement, TMILL shall provide all services in	The Licence Agreement does not contain any limiting clause. No

	<p>connection with the project which the KOPT is authorised to provide under the provisions of Section 42 of MPT Act. TMILL is authorised by KOPT to undertake only such activities as are covered under Section 42(1) of the MPT Act. KOPT has not authorized TMILL to undertake any activities to provide services beyond the jurisdiction of the project (Berth No. 12) and the allotted back up area. But, as per the Audit Reports of the Independent Auditor, TMILL apparently undertook certain activities beyond the provision of Licence Agreement. For example, TMILL is operating as Steamer Agent. These activities are beyond the scope of Section 42 of MPT Act and thus are beyond the scope of Licence Agreement. Even the KOPT is not authorised to perform such activities under Section 42(1) of MPT Act. Accordingly, TMILL is not entitled to perform such services in terms of Licence Agreement. Therefore, no tariff should be framed for the same. Expenditure and income for such operations should be excluded from tariff calculation.</p>	<p>Income and expenditure for activities other than which TMILL is authorised to undertake has been taken in calculation.</p>
(iii).	<p>As per the Audit Report of the Independent Auditor, TMILL has not maintained segregated accounts for activities being performed by them within the project jurisdiction of Berth No. 12 and its back up area as per Licence Agreement. It is not possible to verify the correctness of TMILL's operating income and expenditure without the segregated accounts. These details have direct bearing on the allowable Scale of Rates for TMILL. It is essential that TMILL furnish such detailed audited figures immediately so that KOPT can verify these data and offer its comments.</p>	<p>[It is seen from a copy of TMILL letter dated 11 January 2007 that the operator has furnished copies of segregated accounts relating to Berth No. 12 for the years 2002-03 to 2005-06 duly audited]</p>
(iv).	<p>TAMP has not forwarded the computations sheet of the proposal. It would be appropriate if the tariff proposal, alongwith all related documents of the Licensee, is forwarded through the Licensor, which will enable the port to offer objective and meaningful comments as such proposals.</p>	<p>[Complete set of proposal received from TMILL and further clarifications given by TMILL vide their letter No. TMILL/477/05-06, dated 22 December 2005 was furnished to KOPT under cover of our letter dated 14 July 2006 for comments of KOPT, if any. With respect to suggestion of KOPT that the private operator forward the tariff proposal to TAMP through the Licensor, Clause 3.1.3 of the revised tariff guidelines provides that the private operator can submit their tariff proposal directly to TAMP with a copy to the land lord port trust for information. This position was also conveyed to KOPT vide our letter dated 14 July 2006.]</p>
(v).	<p>For some time, TMILL had been collecting special rate and was paying royalty on special rate so collected. But, special rate is a special purpose levy allowed by TAMP for recovery of arrear pension related to dues of KOPT. Hence, TMILL is not entitled to retain any part of the</p>	<p>The matter is between TMILL and KOPT and shall be sorted out mutually. We shall not charge this rate and hence it will not have any impact on TAMP's calculations based on "cost model".</p>

	special rate. It is, therefore, essential that TMILL furnish the detailed break-up so that the special rate collected by TMILL can be transferred to KOPT. The magnitude of special rate collected by TMILL will have bearing on the tariff calculation.									
(vi).	<p>TMILL has handled the following cargo throughput at Berth No. 12:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Cargo Throughput (in tonnes)</th></tr><tr><td>2003-04</td><td>6,11,531</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>6,82,329</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>11,67,146</td></tr></table> <p>In response to a query by KOPT, TMILL furnished the following justifications for projecting 7,50,000 tonnes of cargo in their proposal to TAMP:</p> <p>(a). The trend of cargo handled at Berth No. 12 during preceding years would show that till 2004-05, only about, 7,00,000 tonnes of cargo was handled at Berth No. 12 that suddenly shot upto 11,70,000 tonnes during the year 2005-06. Hence, 11,70,000 tonnes is an outer limit and cannot be considered as a basis for further projections.</p> <p>(b). During 2005-06, there had been substantial increase in cargo throughput at HDC, which resulted in queuing of a large number of vessels. This led to sudden spurt of handling of different commodities particularly imported steel at Berth No. 12 during 2005-06, which is not likely to continue in future.</p> <p>(c). Handling of imported project cargo is not a regular phenomenon at HDC. No new projects are coming up in West Bengal, which would necessitate HDC to handle such cargo on a sustained basis. Further, TMILL handles project import only when the berth is idle.</p> <p>(d). HDC is already constructing two berths, which will compete with Berth No. 12 and are likely to have an adverse impact on TMILL traffic.</p> <p>(e). The export of steel is on the wane as domestic demand is peaking up, which will have an adverse impact on the TMILL's handling of steel cargo in the coming years.</p> <p>Considering the submissions made by TMILL with regard to traffic projections, it may be considered to project the likely traffic at Berth No. 12 on the basis of average handling at Berth No. 12 during the previous three years, which may be escalated by 10%. On this basis, the projected traffic at Berth No. 12 during 2006-07 works out to 9,00,000 tonnes approximately.</p>	Year	Cargo Throughput (in tonnes)	2003-04	6,11,531	2004-05	6,82,329	2005-06	11,67,146	<p>We accept KOPT's views in principle. However, cargo projection is based on estimation, which may vary in future based on the completion schedule of various projects under implementation by KOPT, namely, Berth No. 2 and 13, and equipping of Berth No. 4A, 2 and 13 and market situations.</p>
Year	Cargo Throughput (in tonnes)									
2003-04	6,11,531									
2004-05	6,82,329									
2005-06	11,67,146									

	<p>Thereafter, the additional two berths of HDC are expected to be commissioned during 2007-08, which may, to an extent absorb a part of traffic at TMILL. In this premise, the projected volume of 9,00,000 tonnes of cargo at Berth No. 12 during 2006-07 is also likely to continue during 2007-08. However, during 2008-09, the cargo at berth No. 12 is expected to increase by 5%, about 9,50,000 tonnes. Thus, the yearwise traffic projections at Berth No. 12 during the period from 2006-07 to 2008-09 may be considered as outlined:</p> <p>2006-07 9,00,000 tonnes. 2007-08 9,00,000 tonnes. 2008-09 9,50,000 tonnes.</p>	
(vii).	<p>HDC has not allotted any covered space to TMILL outside Berth No. 12 for storage of steel. Therefore, TMILL has not incurred any cost of storage for such cargo. Accordingly, TMILL cannot consider the same as expenditure in their cost statement.</p>	<p>No cost of any covered shed outside Berth No. 12 has been considered by us. Hence, KOPT's comments are not relevant.</p>
(viii).	<p>KOPT has not allotted any land to TMILL outside Berth No. 12 for storage and evacuation of limestone. Initially, to facilitate the operations of limestone at Berth No. 12, KOPT had permitted for some limited period, as a stop gap measure, to transfer the limestone unloaded at Berth No. 12 to TISCO's leased plot behind Berth No. 8, on the condition of payment of applicable charges by TISCO (and not by TMILL) to KOPT. As this cost was not incurred by TMILL, such cost of transportation of materials to / fro outside the limits of Berth No. 12 should not be taken into account for the purpose of tariff fixation.</p>	<p>TMILL does not have sufficient storage space for limestone and hence has to deliver it to customer's plot. As wharfage includes this transportation KOPT's comment is not relevant.</p>
(ix).	<p>TMILL is currently paying license fee of Rs.2631.57 per 100 sq. mtrs per month for 14,000 sq. mtrs of hardstand backup area falling within the project. The license fee is escalated every year by 5% of the license fee payable in the preceding year or the scheduled rent then in force, whichever is higher.</p> <p>Based on the request made by TMILL, KOPT had, in the year 2004, offered allotment of additional bare land measuring about 54,000 sq. mtrs for the purpose of creating storage area with railway handling facilities. Since there was no response from TMILL to this offer, the said offer had to be cancelled.</p> <p>However, in May 2006, TMILL desired to submit firm proposal to KOPT for taking the 54,000 sq. mtrs additional land. KOPT will consider TMILL's proposal, if and when received. It appears that TMILL has included cost of the said land and development thereof in the cost statement. Such cost may be allowed for fixing tariff only after TMILL will actually take this land.</p>	<p>TMILL has applied for allotment of land measuring approximately 54,000 sq. mtrs. It is under active consideration of KOPT. It is expected that the additional land would be allotted by KOPT within 2 - 3 months and we will start developing the land immediately, thereafter. Additional land as mentioned above is required by TMILL for handling increased quantity of limestone as well as project and other miscellaneous cargoes to optimally utilise the capacity of Berth No. 12. Future years calculations are based on projections on rational business considerations. Hence, all costs on this account should be considered.</p>

(x).	TMILL has stated that 80% of steel intra port transportation is outsourced. This requires close scrutiny by TAMP for determining its admissibility for tariff purpose, particularly because TMILL undertakes such transportation operation of steel to areas beyond its licenced area of operations (Berth No. 12 including its backup area). Further, this cost of additional transportation could have been avoided if they had taken the 54,000 sq. mtrs plot contiguous to their berth. Extra cost of transportation should not be considered for fixation of tariff.	We have already reapplied for allotment of land. We have been given to understand by KOPT that no land adjacent to Berth No. 12 or its back-up area is available. Hence, land to be allotted would be at some distance. Even the land offered earlier by KOPT was at a distance from Berth No. 12. Hence, intra-port transportations would necessarily be incurred and this cost should justifiably be considered by TAMP.																											
(xi).	<p>TMILL, in their bid for Berth No. 12 on BOT basis, furnished a list of cargo they proposed to handle at Berth No. 12. The said list did not include containers. The work plan submitted by the TMILL along with technical bid also did not take into account container handling. It is important to note that the evaluation of their bid was done on the basis of their cargo projections, which did not include containers. KOPT had informed TMILL that the operator would not be permitted to handle containers at Berth No. 12 in response to the request made by TMILL in the year 2003 in this regard.</p> <p>TMILL has stated during the meeting held on 24 May 2006 that it would not handle containers at Berth No. 12</p> <p>The income and expenditure in respect of container handling may not be considered and no rate for handling of containers at Berth No. 12 should be prescribed in the Scale of Rates of TMILL.</p>	As per serial no. (iii) of Appendix – 1 of the Licence Agreement it is clearly mentioned that TMILL is entitled to handle containerized cargo. However, till date no containers have been handled in Berth No. 12.																											
(xii).	<p>The expenditure on account of Royalty / Revenue Share considered in the cost statement does not tally with the income shown. The revenue sharing ratio as per Licence Agreement is 10.511% for the first five years (from 29.1.2002) and 10.565% from 6th to 10th year. From scrutiny of the activitiwise cost statements, following position emerges.</p> <table border="1"><thead><tr><th>Revenue sharing ratio</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr></thead><tbody><tr><td>On-board & wharfrage</td><td>7.06%</td><td>8.01%</td><td>5.52%</td><td>5.59%</td><td>5.59%</td></tr><tr><td>Shore handling charge</td><td>13.37%</td><td>10.82%</td><td>10.04%</td><td>10.13%</td><td>10.13%</td></tr></tbody></table> <p>The apparent conflict of information provided in cost statement with the provision of Licence Agreement needs to be explained by TMILL. Further, the expenditure on account of Royalty / Revenue Share shown for the year 2004-05 and 2005-06 is not matching with our records. The position is tabulated below:</p> <p style="text-align: right;">(In Lakhs)</p> <table border="1"><thead><tr><th>Particulars</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th></tr></thead><tbody><tr><td>Royalty exp. Shown by TMILL in the cost statement</td><td>195</td><td>204</td></tr><tr><td>Royalty income as per KOPT's accounts</td><td>200.89</td><td>316.93</td></tr></tbody></table>	Revenue sharing ratio	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	On-board & wharfrage	7.06%	8.01%	5.52%	5.59%	5.59%	Shore handling charge	13.37%	10.82%	10.04%	10.13%	10.13%	Particulars	2004-05	2005-06	Royalty exp. Shown by TMILL in the cost statement	195	204	Royalty income as per KOPT's accounts	200.89	316.93	Based on the scope of services at Berth No. 12, provisional royalty was calculated by the independent auditor. The same will be reviewed in view of KOPT's observation.
Revenue sharing ratio	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																								
On-board & wharfrage	7.06%	8.01%	5.52%	5.59%	5.59%																								
Shore handling charge	13.37%	10.82%	10.04%	10.13%	10.13%																								
Particulars	2004-05	2005-06																											
Royalty exp. Shown by TMILL in the cost statement	195	204																											
Royalty income as per KOPT's accounts	200.89	316.93																											

(xiii).	<p>The definition of services should be uniform for both KOPT and TMILL. The rates of TMILL and KOPT should be structurally similar. In the absence of such uniformity, the charges levied by TMILL cannot be compared with the charges of KOPT, which is essential to enforce Licence Agreement. This is because, as per Licence Agreement, for any services on which TMILL gives any discount, the royalty to be paid to KOPT would be equivalent to the full charges as per KOPT's Scale of rates. In accordance with this principle, services such as lashing, securing, dunnaging / unlashsing of cargo, etc., for which there is no specific charge in the present Scale of Rates of KOPT should also be separately identified and specific charges for each of such activities should be indicated so that it is possible to ascertain if any discount or otherwise has been given by TMILL in their rates. This is important because, as per Licence Agreement, TMILL is liable to pay royalty equivalent to full charges as per KOPT's Scale of Rates, even in cases where it offers discount to its customers.</p>	
(xiv).	<p>The following definition of the word "TMILL" may be considered : "TMILL shall mean TM International Logistics Limited , a special purpose company, formed by the consortium of Tata Iron & Steel Company Ltd., and IQ Martrade Management and Holding ambh, i.e., a company registered under the Companies Act, 1956, and having its registered office at TATA Centre, 43, Jawaharlal Nehru Road, Kolkata - 700 071.</p>	<p>TMILL has proposed the following definition: "With respect to this Scale of Rates, TMILL means and constitutes the 'ports' division of TM International Logistics Limited, a company registered under the Companies Act, 1956 and having its registered office at TATA Centre, 43, Jawaharlal Nehru Road, Kolkata - 700 071, which is involved in the execution of this License Agreement and whose functional office is situated at Fingar Jetty Road, Haldia.</p>
(xv).	<p>(a). The "Licensee's premises" should be clearly indicated to specify the limits within which the Scale of Rates of licensee shall apply. The insertion of following provision may be considered: "The Licensee's premises shall mean the area licensed to TMILL including the backup area allotted to them under the License Agreement". (b). The phrase "port premises" used in various places may be replaced by the phrase "Licensee's Premises" so that the area under license to TMILL can be clearly demarcated.</p>	<p>Subject to definition of TMILL above, we have no objection to KOPT's suggestion.</p>
(xvi).	<p>The same definition as proposed in the Scale of Rates of KOPT may also be adopted in case of TMILL for definition of "Coastal Cargo" and "foreign Cargo" as vessel related charges are leviable as per KOPT's Scale of Rates. This will help avoid confusion that may be otherwise be caused if multiple definitions are adopted within the same port premises. This will also help in avoiding complications that may otherwise arise in computation of royalty payable by TMILL to KOPT.</p>	<p>We have no objection to port's suggestions.</p>

(xvi).	The charges may be split into "on-board charges" and "wharfage charge as per TAMP's directive to KOPT. KOPT has followed this directive of TAMP while framing its Scale of Rates. It will facilitate comparison with KOPT charges which is necessary for computation of royalty payable by TMILL to KOPT.	It has already been done.
(xvii).	<p>As per the Licence Agreement, TMILL is entitled to charge not exceeding the rates provided in the Scale of Rates of KOPT. While agreeing to this arrangement, TMILL must have taken into account the cost of providing services, including sharing of revenue with KOPT. It has not been explained by the TMILL as to what factor have since developed that have resulted in cost escalation to such an extent that TMILL is praying for such a steep hike in rates. This issue requires close scrutiny, particularly because TMILL has not created assets beyond what has been stipulated in the Licence Agreement. On the contrary, their investments (Rs. 25.80 Crores) have been less than what they had projected during the tender stage (Rs. 30.07 Crores). Moreover, if TMILL's charges are fixed above the levels as per Scale of Rates of KOPT, it is not understood how would TMILL carry out their obligation as per Licence Agreement which requires TMILL to levy charges not exceeding the rates as per Scale of Rates KOPT. The claim of TMILL for higher charges does not, prima facie, stand to reason. If KOPT with huge overhead and major historic burden can offer services at a lower price, then, TMILL, as a private berth operator, operating with much less overhead, should be able to offer their services at least at the same price, if not at a lower rate.</p> <p>If TMILL charges rates higher than the tariff prescribed for KOPT, the basic premise of the Licence Agreement would fail. Further, it would not be fair that the licensee would levy higher rates but share revenue on the basis of lower rates as per Scale of Rates of KOPT.</p>	<p>We are unable to appreciate KOPT's contention that TMILL's proposed charges do not stand to reason. Our costs are open to scrutiny by TAMP. Once the Scale of Rates is finalised by TAMP, we shall discuss the subject with KOPT.</p> <p>[With reference to the quantum of investments, KOPT in a subsequent communication dated 11 May 2007 has, inter alia, stated that its Board has approved, subject to sanction of the Government of India, certain changes in the specifications of the equipments and other infrastructure with revised total investment of Rs.25.80 Crores instead of Rs.30.07 Crores. Port awaits sanction of the Government.]</p>
(xix).	The rates of individual operations of loading / unloading / lashing/ unlashng should not be same as the rates for the shore handling charges. In all these instances, TMILL should justify its rates in terms of the cost involved in each such operations	We agree with KOPT's contention and the same shall be included in the revised Scale of rates.
(xx).	<p>TMILL has solicited sanctions for licence fee (termed as lease rental) for short term allotment of hardstand / bare land as well as covered space. The backup area has been allotted to TMILL on license basis as per Licence Agreement. TMILL has constructed a shed on this land.</p> <p>KOPT allots land in respect of import and export cargo, inside dock area, at HDC, for transit storage only on short term license basis at the rates and terms approved by TAMP. Accordingly, TMILL's proposal for separate rate</p>	<p>TMILL has charged ground rent on short term license basis from some of its customers and copies of agreements are furnished. We confirm that wherever demurrage is applicable, we shall pay the due royalty as has been done in the past. (copies of agreements are not seen to have been attached).</p>

	<p>for short term allotment of land or covered shed for storage of import / export cargo within their allotted area should be for transit storage purpose only and may have conditionalities similar to such allotment as in case of HDC / KOPT. Otherwise, such short term rates may be applied even in the cases where demurrage charges would be more appropriate. This may have major impact on their royalty payable to KOPT.</p> <p>It has been pointed out by Independent Auditors that, in some cases, TMILL has realised charges on short-term license basis although there was no agreement on record between TMILL and such party for any short-term license. The Auditors are of the view that the applicable rates in such cases should be demurrage charges and not short term license fee. Accordingly, the royalty payable by TMILL to KOPT would be considerably higher in these cases." Since the actual amount payable in such situations have direct bearing on the tariff calculations, TAMP may ascertain the exact amount payable in such cases, while determining tariff of TMILL.</p>	
(xii).	<p>The Licensee has been granted an exclusive license to operate the berth and backup area under Section 42(3) of the MPT Act, 1963 further as per terms and conditions approved by the Central Government. As per Licence Agreement (item (g), page 2) as also as per the MOU entered into by the members of the consortium (Appendix 2, page 67 of Licence Agreement), the members of the consortium declared that they incorporated the licensee as a special purpose company to implement the project. But, in reality, they formed a general purpose company contrary to their declarations. This was also pointed out to TMILL during the meeting held with them on 24 May 2006. The matter has significant implications and, therefore, calls for close scrutiny.</p>	<p>The activities of TMILL are governed by the "objects" as described in its Memorandum of Association, a copy of which had been furnished to the port while tendering its bid for Berth No. 12. Moreover, no terms of the Licence Agreement prohibits TMILL from performing only other activity. In any case, it may be appreciated that this aspect should not have any bearing on the proposed Scale of Rates calculations by TAMP.</p>

8.2. The KOPT vide its communication dated 15 June 2006 reported that TMILL has agreed to segregate the accounts pertaining to Berth No. 12 for all the previous years and furnish the Audited Accounts. The TMILL after repeatedly seeking extension of time furnished copies of segregated audited annual accounts for the years 2002-03 to 2005-06 to us and to KOPT and made the following further written submission:

- (i). We had sought clarification from the Authority regarding applicability of received and delivery charges on cargoes handled in Berth No. 12, but stored in a port plot. In view of a difference of opinion on this issue with KOPT, the port has refused storage of cargo handled in Berth No. 12 in the port plot to the importer. As such, from May 2006, we have not handled a single lime-stone vessel in Berth No. 12. This has a severe impact on the cargo mix handled in Berth No. 12. The Authority may clarify on this issue.

- (ii). Following are the special rates that have been calculated and audited by the Independent Auditors:

Year	Rs.
2002-03	808,996
2003-04	324,115
2004-05	721,881
2005-06	2,485,673
Total	43,40,665

We shall initiate discussions with KOPT regarding the modalities of treatment of this amount.

- (iii). KOPT has offered to TMILL a plot of 54,000 sq. mtrs for which TMILL has already deposited Rs.2.71 Crores towards NRNA and Security Deposit. The detailed project report is under preparation and will be submitted to KOPT shortly. Hence, the cost towards this project should rightly be taken into account while calculating cost for the purpose of determining Scale of Rates.

8.3. As reported by KOPT, the segregated accounts for the years 2002-03 to 2005-06 furnished to the port by TMILL were not acceptable to KOPT since all the income realised by TMILL at Berth No. 12 have not been reflected in the accounts. The income from plant and machinery, which TMILL had procured for Berth No. 12 although used outside Berth No. 12, was not reflected in the said segregated accounts.

8.4. At the request of the KOPT, TMILL was advised to submit the segregated annual accounts for the year 2002-03 to 2005-06 to KOPT in the manner as desired by KOPT by 4 June 2007. In this connection, TMILL has reported the following:

- (i). TMILL held a meeting on 17 May 2007 with KOPT on the issue of segregated accounts.
- (ii). TMILL was asked to submit the Accounting Principles and Practices to KOPT and to the independent auditors for their consideration.
- (iii). TMILL would draw the segregated accounts from the first year onwards only after KOPT, TMILL and independent auditor agree to such principles and practices for the purpose of administering the Licence Agreement for Berth No. 12.
- (iv). Accounting Principles and Practice have been submitted to KOPT on 3 May 2007 and the response of KOPT is awaited.

8.5. The TMILL informed that it has furnished the segregated accounts for the period 18.1.2002 to 31.3.2003 and for the years 2003-04 to 2005-06 duly certified by its statutory auditors to KOPT. TMILL also furnished to us the copies of the segregated accounts submitted to KOPT.

8.6. After seeking extension of time, KOPT has furnished its comments on the segregated accounts of TMILL. The comments of KOPT on the segregated accounts of TMILL are summarised below:

- (i). TMILL has mentioned that the segregated accounts certified by M/s. Ray & Ray were drawn up considering only such activities as are covered under the KOPT's Scale of Rates, while the Accounts identified by M/s. Billimoria include pertaining to all income at actual from activities undertaken at Berth No.12. Such activities include, interalia, activities like lashing, unlashng and dunnaging of cargo etc., which are not covered in KOPT's Scale of Rates. The difference between the two accounts has primarily arisen out of this. TAMP may, therefore, appropriately consider the segregated accounts identified by M/s. Billimoria & Co for the purpose of tariff setting.

It may, however, be pointed out that based on the accounts identified by M/s. Billimoria, submitted by TMILL, the royalty payable to Kolkata Port Trust for the previous years would have to be recalculated and to be shown properly in the accounts of TMILL. It may be noted in this regard that substantially higher income from Berth No-12 has been reported in their latest accounting statements. For determination of the actual amount of royalty payable by them to KoPT, the Accounts have since been forwarded to the Independent Auditor M/s. Ray & Ray on 14th September, 2007 for examination and reporting. The report of the independent Auditor is awaited.

In the light of the above, it may be noted that the Balance Sheet of Berth No.12 will not show the true and fair view till the royalty actually payable is ascertained and certified by M/s. Ray & Ray. TMILL vide their letter dated September 14, 2007, has intimated that they have requested M/s. Ray & Ray to complete the royalty audit in one month's time and that all relevant documents would be produced by TMILL to M/s. Ray & Ray for the purpose. As the report from the independent Auditor is yet to be received, KOPT is not in a position to give its final view in regard to the actual amount of royalty payable by M/s. TMILL to KOPT.

- (ii). TMILL has since submitted on 12th September, 2007 unaudited Balance Sheets of Berth No-12 of the previous years till 2006-07 (copy enclosed – Annexure - IV) and the same are not reflecting the true and fair view as their Statutory Auditors are yet to identify the said Balance Sheets. The Balance Sheet for Berth No-12 pertaining to the previous years should, therefore, be identified by the Statutory Auditors of TMILL at the earliest.
- (iii). It is emphasized that there is a genuine and urgent requirement for adoption of Accounting Standard-17 by TMILL to draw up reliable Accounts of Berth No-12 at HDC, which should form a part of their audited Annual Accounts every year. TAMP also requires a correctly drawn up Balance Sheets, duly certified by their Statutory Auditors, to allow 15% ROCE.

TMILL has since confirmed vide their letter dated September 14, 2007 that from the current financial year onwards, they will consider Berth No.12 as a separate business segment and, accordingly, relevant financial information as per the requirement of AS-17 would be disclosed by them in the annual accounts of the Company as per the advice of Kolkata Port Trust.

- (iv). Kolkata Port Trust has advised TMILL to take suitable action to operate as a "Special Purpose Vehicle" only for the purpose of the license agreement for Berth No.12. TMILL has informed that they are considering the issue appropriately.

9.1 It may be recalled that the TMILL had, inter alia, stated that it would submit the revised application for the proposed Scale of Rates after segregating the Annual Accounts for the Berth No. 12. The TMILL has filed a revised proposal for fixation of tariff for services rendered at Berth No. 12. The revised proposal is reported to be based on the revised tariff guidelines and in the revised format for tariff filing forms for private terminals. Incidentally, it is stated that the initial proposal filed by TMILL was with projections upto the year 2008-09. The revised application is with the projections upto the year 2009-10. The salient features of the revised proposal, as stated by TMILL, are summarised below:

- (i). The financial figures for the year 2006-07 are computed based on actuals upto January 2007 and estimates for the remaining two months.
- (ii). The projections for the future three years (2007-08 to 2009-10) have been revised based on the estimates of 2006-07.
- (iii). Inflation factor of 4.5% has been considered. But it has requested if the current year inflation in the range of 5.5% to 6.5% is considered while deciding the proposal.

- (iv). The traffic projections have been made on the assumption that no charge is applicable for gate delivery/ wagon loading in view of the KOPT General Revision Order dated 29 December 2006. It has also assumed that there will be no restriction in the movement of cargo as has been imposed by KOPT presently.
- (v). A decline in the imports of steel is on account of production of the same material in the country itself and decline in the exports is due to high domestic demand.
- (vi). Income & Expenditure as furnished in the Cost statements for the years 2004-05 and 2005-06 is different from the Annual Accounts for the years 2004-05 and 2005-06, because the annual accounts takes into account only the income & expenditure arising out of the activities notified in the Scale of Rates of KOPT. Income from services provided at berth no. 12 viz. lashing, securing, dunnaging of cargo, providing slings and gears and unlashings of import cargo etc, which do not feature in the Scale of Rates of KOPT have been included in the Income & Expenditure calculations as furnished in the Cost statements.
- (vii). On account of the restriction imposed by KOPT during 2006-07 for transfer of cargo between TMILL's licensed area and port area outside the licensed area, TMILL could not handle limestone (which requires huge storage space). This has resulted in the reduction of the assessed capacity from 9 lakhs to 5 lakhs metric tonnes per annum.
- (viii). TMILL proposes to increase the capacity of the terminal to 10 lakh MT by 2009-10 by taking on lease and developing additional 63,000 sq. mtrs of land with railway siding. By this process TMILL will perform the entire handling operation (loading / unloading from ship, shore handling and storage). In this connection, it is stated that TMILL has already taken over 54,000 sq. mtrs of land on lease expiring in January 2032. Additional expenditure of approximately Rs.25.50 Crores is envisaged for this purpose over and above the minimum investment obligation as per the Licence Agreement.
- (ix). Royalty has been calculated based on the KOPT's revised tariff. Since the LA was signed in July 2003, royalty/ revenue share is considered as an item of cost.
- (x). The results as shown by the cost statements are:

(Rs. in crores)

Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
Op. Income	19.79	30.35	31.57	31.57
Surplus/ Deficit after ROCE	-0.98	0.75	-1.32	-0.95
Surplus/ Deficit as a % of Income	-5%	2%	-4%	-3%

9.2. The TMILL has revised the proposed Scale of Rates and the governing conditionalities as compared to its earlier proposal. The major changes made by TMILL are summarised below:

(i). **Wharfage:**

- (a). The wharfage on items viz. Fertilisers, Containers, Logs and Timber has been increased in the range of 45% to 80%.
- (b). The wharfage on Limestone has been reduced by 20%.
- (c). A new rate has been prescribed for Iron Ore
- (d). The wharfage levy on Other Cargo has been changed from per tonne basis to an advalorem basis.

(ii). **On Board Charges:**

The earlier proposed rate for On Board handling charges has been bifurcated into On Board Charges and On Board Supervision. The proposed rates if added works

to a higher rate than the earlier proposed rates. In case of Fertilisers and Logs etc, the proposed increase works to more than 100%.

(iii). **Loading/ Unloading/ Restacking:**

The proposed rate for all the items is less than the earlier proposed rates.

(iv). **Demurrage:**

In the revised proposal, no free days is allowed to the users as against 3 free days proposed earlier. However, the rates of demurrage have been reduced.

(v). **Transportation:**

The TMILL has introduced a new charge for transportation undertaken by it.

(vi). **Miscellaneous Charges:**

The TMILL has introduced some miscellaneous new rates/ levy under Section 10 of its proposed Scale of Rates for rendering miscellaneous services.

9.3. In September 2007, the TMILL furnished the cost statement with the revised figures for previous years reportedly on the basis of segregated accounts of TMILL stated to have been certified by their statutory auditors. The TMILL made the following submissions:

- (i). The previous years' figures for all proposed activities performed at Haldia were submitted earlier irrespective of the fact whether the same were performed within Berth no.12 or outside Berth no.12. This was done to present the financials in a way that a like-to-like comparison for all proposed activities could be made.

We are now submitting the financials in Form-3 for the years 2002-03 to 2005-06 for the activities performed only within Berth no.12 falling under MPT Act, 1963. These figures are as per segregated accounts duly certified by our Statutory Auditors.

- (ii). The allowable surplus for previous years (i.e. for the year 2002-03 to 2005-06) have been considered at 18% of the Capital Employed.
- (iii). The proposed figures for the coming years are also included with certain corrections which were intimated to you vide our letter no. TMILL / 64 / 2007-08 dated 11th May-07. The allowable surplus for the years 2006-07 to 2009-10 have been revised to 16% of Business Assets as per revised norms. In our original submission they were considered at 15%.
- (iv). The expected financials for the coming years at existing rates are also included. The corrections as intimated to you vide our letter dated 11th May 07 have been made in the cost of labour.
- (v). The surplus indicated at Sl. no. IX of Form-3 for the years 2002-03 to 2005-06 are surplus before interest and tax. In the certified segregated accounts the interest costs have been allocated between Berth no.12 and Haldia (other than berth no.12) on an appropriation basis. The interest figures submitted to you earlier vide our mail of 21-08-07 were the total interest incurred for loan taken for acquisition of Harbour Mobile Crane.

10. A copy of the revised proposal was furnished to the licensor and the relevant users for their comments. The comments received from KOPT and the users were forwarded to TMILL as feed back information. However, the TMILL has not responded to the comments of the users.

11. Additional information / clarifications were required from the TMILL and KOPT on certain issues arising out of the revised proposal filed by TMILL. Accordingly, TMILL was requested to furnish the requisite details. The TMILL has responded. The additional information / clarifications sought by us and the response of TMILL / KOPT are tabulated below:

Additional information / clarifications sought from TMILL and the response of TMILL:

Sr. No.	Our queries	Response of TMILL
A.	TMILL has stated that income and expenditure as furnished in the cost statements for the years 2004-05 and 2005-06 is different from the Annual Accounts for the years 2004-05 and 2005-06. In this regard, the TMILL is requested to explain the rationale behind not including the income arising out of lashing / securing / dunnaging of cargo, providing slings and gears and unlashings of import cargo etc., in the Annual Accounts. The TMILL is requested to furnish an Audited statement furnishing the income and expenditure arising out of above mentioned activities.	The Auditors have clarified in their Audit Report dated 10 January 2007 that the financial statements of TMILL have been prepared considering only those activities which are performed by KOPT. Since lashing, securing and dunnaging of cargo, providing slings and gears, etc., are not included in the Scale of Rates of KOPT, these are not taken into account in preparation of financial statements for royalty purposes. However, as these activities are being performed by TMILL, we have furnished the same to you for fixation of our tariff. We are in the process of getting these costs audited and will be furnishing to you at the earliest.
(i).	The TMILL is also requested to furnish the present rates at which these services are provided to the users.	<p>TMILL has furnished the rates of on-board supervision that it has charged in the past from its customers other than its major customer (TATA Steel) The TMILL has charged different rates from different customers on the ground that some customers had their own LSD contractors who performed those activities and hence, discount was given by TMILL. The TMILL did not have any fixed schedule of rates and it levied the rates after negotiation with the customers. The statement furnished by TMILL shows that the on-board supervision charges (including LSD) ranges from Rs.119 per tonne to Rs.235 per tonne. The on-board supervision charges (excluding LSD) ranges from Rs.70 per tonne to Rs.250 per tonne.</p> <p>TMILL has further stated that the on-board supervision rate for steel export, as far as TATA Steel is concerned, is Rs.119/- per tonne including LSD component. This rate was negotiated in 2002 and is still valid. Similarly, the on-board supervision for lime stone for TATA Steel is a negotiated rate of Rs.16.50 per tonne.</p>
(ii).	The TMILL has furnished cost statements for the year 2004-05 to 2009-10. The TMILL is requested to furnish cost statements for the years 2002-03 and 2003-04 duly capturing the actual income and expenditure for all activities undertaken by it at Berth No. 12.	Audited financial statements for the years 2002-03 and 2003-04 have already been furnished. The fresh financial statements taking into account all activities undertaken by TMILL at Berth No. 12 are under preparation and will be sent shortly duly audited. (We have not received the fresh audited financial statements till finalization of this case).
1.	<u>Operating Income</u>	
(i).	Apart from showing the actual cargo handling income for the years 2004-05 and 2005-06 in the cost statement,	The other income comprising of plot rental and equipment hire income is included in the Annual Accounts in the following manner:

	<p>TMILL has shown Rs.12 lakhs and Rs.72 lakhs as income for the respective two years under "others". This other income is not found to have been included in the audited annual accounts relating to the respective two years, though it is shown in the reconciliation statement stating that it is as per accounts. It appears that this other income pertains to lease rentals for allotment of plot for storage of cargo at TMILL and equipment hire charges. The reason for not considering this income in the annual accounts of the years 2004-05 and 2005-06 may be explained.</p>	<p>(a). Schedule 6 of the Annual Accounts shows an item of expenditure termed as "Rent (including plot rent)". The value shown against this item is total expenditure net of plot rent income earned during the period.</p> <p>(b). Equipment hire income is included in Schedule 5 under the head "Equipment".</p>
(ii).	<p>The workings for the actual other income considered in the cost statement for the years 2004-05, to 2009-10 may be furnished.</p>	<p>The working for the years 2007-08 to 2009-10 are given in the income calculation sheet. The income for earlier years is given at actuals in Form 2B.</p>
(iii).	<p>It has been allotted by KOPT backup area of 14,000 sq. mtrs. TMILL has also reported that it has taken over additional bare land measuring 54,000 sq. mtrs for storage of cargo handled at the berth No. 12. In this context, please clarify / furnish the following:</p> <p>(a). A copy each of the allotment letter relating to 14,000 sq. mtrs backup area and 54,000 sq. mtrs additional bare land may be furnished.</p> <p>(b). Apart from lease rental payable, for 14,000 sq. mtrs for backup area and 54,000 sq. mtrs additional bare land, TMILL has considered in the estimated expenditure towards plot rentals for the years 2007-08 to 2009-10 the lease rental for 9000 sq. mtrs additional bare land and 5000 sq. mtrs additional bare land separately. However, TMILL has not estimated storage income arising out of the said additional bare land of 14,000 sq. mtrs for the years 2007-08 to 2009-10. The manner of utilisation of the additional bare land of 14,000 sq. mtrs may be explained.</p> <p>(c). A copy of allotment letter relating to allotment of 14,000 sq. mtrs additional bare land may be furnished.</p>	<p>TMILL has furnished a copy of allotment letter dated 28 December 2006 for 54,000 sq. mtrs land.</p> <p>The rental income arising out of 9000 sq. mtrs has been considered in the proposal.</p> <p>(i). TMILL has furnished a copy of letter dated 13 October 2006 which states that allotment of 5000 sq. mtrs of bare land behind berth No. 12 has been extended on short term license basis for storage of cargo from 1 October 2006 to 31 August 2007.</p> <p>(ii). Copy of application for allotment of 9000 sq. mtrs stated to have been furnished is not found with TMILL letter dated 11 May 2007. However,</p>

		KOPT in its letter dated 11 May 2007 has, inter alia, confirmed that TMILL has submitted application for allotment of additional 9000 sq. mtrs of bare land and it is reported to be under active consideration of KOPT.
(iv).	<p>In the estimations of income from handling iron ore for the years 2007-08 to 2009-10, TMILL has considered, inter alia, income arising out of unloading of iron ore from rake and transportation of iron ore from siding to plot. In this context, please furnish/clarify the following:</p> <p>(a). The reason for considering only 50% of the iron ore traffic for the purpose of estimation of income arising out of unloading from rake and transportation from siding to plot for the years 2008-09 and 2009-10.</p> <p>(b). The reason for not estimating income arising out of the above said two activities for the year 2007-08.</p> <p>(c). The subsequent activities carried out at the plot viz., unloading and stacking at plot, high heaping of cargo at plot, loading onto dumper at the time of shipment, transportation to hook point and heaping at hook point taking into account the entire cargo of iron ore. That being so, the mode of receipt of balance 50% iron ore cargo at the plot may be explained; and, the income, if any, on account of handling the balance 50% iron ore cargo during receipt other than by rake may be estimated and furnished to us with workings.</p>	<p>TMILL is expecting 50% of the total iron ore traffic by rail mode and the balance 50% by road.</p> <p>During 2007-08 TMILL will not handle any railway siding facility at Berth No. 12. So, no income is estimated on cargo received by rail. Railway siding facility will be constructed in 2008-09.</p> <p>As only 50% of the cargo will be received by road, the income on this quantity on account of handling has been considered in the cost statement. Cell No. g14 of the income calculation sheet may be referred.</p>
2	Operating Cost:	
(i).	Please furnish workings for all items of operating cost as per form – 3 B for the years 2004-05 to 2006-07	We are not in a position to provide details of all operating costs within the prescribed Form 3B. We have modified the form to provide details of all calculations.
(ii).	The basis for apportionment of 80% of the estimated cost of maintenance labour to berth No. 12 may be explained.	All equipments at Haldia except 3 Nos. CAT loaders and 1 No. IT-12, are attached to Berth No. 12. These equipments work out to 80% of our fleet capacity. Therefore, only 80% of the maintenance labour cost has been taken in our calculations.
(iii).	<p>TMILL has estimated operator and maintenance labour cost for equipments for the years 2007-08 to 2009-10. In this context, please furnish/clarify the following:</p> <p>(a). Please justify sub-contracting maintenance labour in addition to operator and maintenance labour for equipments.</p>	The operator cost is only towards engaging operators whereas maintenance labour is considered engaged in maintenance job.

	<p>(b). Please justify the rates of Rs.332 and Rs.330 per man shift towards operator cost & trailer Driver cost and Trailer Helper Cost, respectively, in estimating operator and maintenance labour for equipments.</p>	<p>We regret for typographical error in the rate for Trailer Helper Cost. It may be read as Rs.270 per man-shift instead of Rs.330. The cost statement will change accordingly.</p>														
(iv).	<p>In respect of the estimated equipment running cost, please furnish / clarify the following:</p> <p>(a). Please furnish the actuals for the year 2006-07 towards cost of oil and lubricants, repairs and maintenance and equipment registration cost with break-up as furnished for the estimated expenditures of these items for the years 2007-08 to 2009-10.</p> <p>(b). The basis for considering 25% lubricant cost as a proportion of Diesel Cost in estimations of oil and lubricant cost may be furnished.</p> <p>(c). The reason for considering hour of operations of various equipments at the uniform level for all the three years under consideration when the estimated traffic is not uniform. TMILL may consider to adjust the hours of operation in relation to the estimated traffic and revise the estimated oil & lubricant cost for the years 2007-08 to 2009-10.</p> <p>(d). The basis for estimating the repairs & maintenance cost in respect of each equipment for the year 2007-08 to 2009-10 may be furnished.</p> <p>(e). The estimated equipment hire charges of small loader for limestone may be supported by workings with copies of relevant contract agreement.</p> <p>(f). TMILL has estimated plot rental, inter alia, for 5000 sq. mtrs bare land payable to KOPT for the year 2007-08. The reason for not estimating plot rental for this 5000 sq. mtrs bare land for the subsequent two years may be intimated.</p>	<p>TMILL has furnished the following actual cost for the year 2006-07:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <th colspan="2" style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</th> </tr> <tr> <td>Oil & Lubricants</td> <td style="text-align: right;">55.44</td> </tr> <tr> <td>Repairs & Maintenance</td> <td style="text-align: right;">27.55</td> </tr> <tr> <td>Equipment Registration</td> <td style="text-align: right;">27.55</td> </tr> <tr> <td>Port Permit</td> <td style="text-align: right;">1,48,500</td> </tr> <tr> <td>Road Tax & Fitness</td> <td style="text-align: right;">3,07,150</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">4.56</td> </tr> </table> <p>It is a generally accepted principle in case of material handling equipments that lubricant cost would be approximately 25% of the diesel cost.</p> <p>As the traffic estimated between 0.9 and 0.95 million tonnes is almost uniform, the hour of operations of equipment has also been considered as uniform. We request that the same may kindly be considered as submitted by us.</p> <p>The equipment warranty of various machines, primarily the Harbour Mobile Crane which is the most expensive is expiring. Spares of such imported machines are very costly. This has been reflected in our estimates for repair and maintenance cost.</p> <p>Copy of contract dated 1 February 2007 valid for the period 1 December 2006 to 31 March 2007 is produced by TMILL. The contract rate is Rs.6000 per shift. To complete a vessel carrying 25,000 tonnes of limestone, 20 equipment shifts of small loaders inside holds are required. This is based on our past experience. The hire charge of such loader is Rs.6000 per shift.</p> <p>It is planned to surrender 5000 sq. mtrs bare land after commencing operations in 54,000 sq. mtrs plot from October 2007.</p>	(Rs. in lakhs)		Oil & Lubricants	55.44	Repairs & Maintenance	27.55	Equipment Registration	27.55	Port Permit	1,48,500	Road Tax & Fitness	3,07,150		4.56
(Rs. in lakhs)																
Oil & Lubricants	55.44															
Repairs & Maintenance	27.55															
Equipment Registration	27.55															
Port Permit	1,48,500															
Road Tax & Fitness	3,07,150															
	4.56															

<p>(g). Please furnish the latest copies of contracts to support the estimated insurance cost in respect of the following assets:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i). Mobile harbour crane. (ii). Equipments. (iii). Fixed jetty. (iv). The details of assets at Berth No. 12 considered towards cost of insurance at Rs.33.55 lakhs for the year 2007-08 may be furnished with a copy of insurance contract to support the estimated amount of Rs.33.55 lakhs. The basis for considering hike of 12% on this account in the estimation of insurance cost for the year 2008-09 over the year 2007-08 may also be furnished. <p>(n). With reference to the estimated expenditure towards lashing, securing, dunnaging (LSD) / unlash activity for the year 2007-08 in respect of steel shipment TMILL has considered a rate of Rs.84 per metric tonne. But, Annex-I to copy of steel shipment (A/c Tata Steel) contract dated 28 January 2005 contains two rates at Rs.80 per metric tonne and Rs.37 per metric tonne. Please clarify.</p> <p>(i). (i). The basis for adopting Rs.5 per metric tonne to estimate expenses towards sticker / tag writing & colour coding and dispatch related services may be furnished.</p> <p>(ii). TMILL has adopted various rates for estimating expenditure towards intraport transportation of different cargo items. The adopted rates range from Rs.35 per metric tonne to Rs.48 per metric tonne. But, the copy of document (Appendix III (A) to TMILL letter dated 25 August 2006) furnished by TMILL indicates a rate of Rs.34 per metric tonne. Please clarify and furnish the basis for adopting various rates. It is noteworthy that the cost of transportation by TMILL's own trailer is Rs.34 per metric tonne, as conveyed by TMILL.</p>	<p>TMILL has furnished copies of insurance contracts which show that the insurance contract relates to the year 2006-07 for some equipments and 2007-08 for some other equipments.</p> <p>As the new stockyard equipped with railway sidings, covered warehouse and electrical fittings etc., would be commissioned during 2008-09, the insurance expenditure indicated in our proposal has accordingly gone up.</p> <p>The TATA Steel's contract was finalized in 2002-03 which shows the old rate for LSD. The sub-contractor has been pursuing for a hike of at least Rs.10 per tonne which is still under negotiation and will be effective retrospectively when finalized.</p> <p>This is as per contract with the sub-vendor. A copy of service contract dated 01-09-06 attached. The rate is Rs.4.50 for 2006-07 with inflation at 4.50%, the rate is Rs.5.00.</p> <p>Rs.35 to Rs.48 is based on the figures appearing in cell nos. G 320 and G 316 of Form No. 3B. It is clarified that these figures are in lakhs for those categories of cargo.</p> <p>The rate considered is Rs.40 per tonne which is based on our contract with vendor, having a fuel price escalation clause. Diesel price at the time of entering into contract in 2004-05 was Rs.25.95 per litre at Haldia on the basis of which the rate of Rs.35 per tonne was negotiated. The diesel rate as on March 2006 was Rs.33 per litre at which the revised rate for intra-port transportation works out to Rs.36.80 per tonne and to which 4.50% inflation is applied for 2006-07 and again 4.50% for the year 2007-08. This makes the cost of intra-port transportation as Rs.40 per tonne.</p>
---	---

<p>(iii). The rates adopted for estimated survey expenses may be validated with latest copies of contract.</p> <p>(j). KOPT vide its report dated 15 June 2006 has, inter alia, stated that TMILL is operating as steamer agent which is reportedly beyond the provision of the Licence Agreement and beyond the scope of Section 42 of Major Port Trusts Act, 1963. TMILL has estimated clearing and forwarding expenses at Rs.4 per metric tonne and has proposed to levy a rate of Rs.10 per metric tonne towards this activity. It may be noted that this Authority may not be in a position to notify the tariff for services which are beyond the scope of the provision of Major Port Trusts Act, 1963.</p> <p>(k). Please furnish actual expenses for the year 2004-05 to 2006-07 in respect of the various items considered under "miscellaneous operational expenses" in the category of other expenses. It is further requested to clarify the following:</p> <p>(i). No expenditure has been estimated for the year 2007-08 in respect of the activity of unloading of cargo at siding and transportation to plot / hook point. The estimated expenditure of Rs.99 lakh for the year 2008-09 may be justified with cost details.</p> <p>(ii). The estimated expenditure of Rs.30 lakhs, Rs.110 lakhs and Rs.50 lakhs towards civil maintenance of plots for the year 2007-08 to 2009-10 respectively may be justified with cost details with reasons for higher amount (Rs.110 lakhs) estimated for the year 2008-09.</p> <p>(l). (i). TMILL is requested to justify the hike of about 28% in</p>	<p>TMILL has produced a copy of service contract dated 18-08-2006 valid for the period 1-4-06 to 30-06-07 for a total value of Rs.22.06 lakhs for lime stone survey for a quantity of 7.50 lakh tonnes of lime stone. TMILL has produced a copy of service contract dated 16-11-2006 for stock accounting of various types of steel. The contract is for a value of Rs.61 lakhs having validity period from 1-8-2006 to 30-6-2007.</p> <p>TMILL provides a range of services to its customers. C&F activity consists of processing of documents through Customs. Instead of looking for and appointing a Custom House Agent themselves, several customers look for a one-window agency to take care of all activities related to import or export and request TMILL to render this activity of "Custom Clearance" also.</p> <p>In case C&F activity is considered to be beyond the scope of Section 42 of MPT Act, we may be so advised and the same will be excluded from our proposal.</p> <p>Details of actual expenses will be sent shortly. [We have not received the details till finalisation of this case].</p> <p>As the railway siding in the new plot will not be ready in 2007-08, the cost towards unloading at siding and transportation has not been considered. [TMILL has not furnished cost details to justify Rs.99 lakh for the year 2008-09].</p> <p>The backup area behind berth No. 12 measuring 14000 sq. mtrs is found to be inadequate resulting in operational difficulties. The covered warehouse measuring 3000 sq. mtrs has further reduced the area of the back-up land adding to the operational difficulties, especially in movement of the Harbour Mobile Crane and other mobile equipments. It is, therefore, planned to shift the covered warehouse from the back-up area of berth No. 12 to the newly allotted plot in the year 2008-09. This shifting cost amounting to Rs.75 lakh has been included in the "civil maintenance" during the year 2008-09.</p> <p>The increase of "management and administrative overhead" and "general overhead" in 2007-08 is</p>
--	---

	<p>Management and Administration overhead in its estimate for the year 2007-08 over the actuals for 2006-07.</p> <p>(ii). Likewise, please justify the hike of about 23% considered in the estimate of General Overheads in the year 2007-08 over the actuals for the year 2006-07.</p>	linked to the increase in operations at berth No. 12 which is also reflected in the increase in turnover.																																				
4.	Capital Employed:																																					
(i).	<p>The audited Balance Sheets produced by TMILL indicate the capital account as "Head Office Account". Please furnish break-up of the capital account in terms of equity and debt, if any for the years 2002-03 to 2004-05. It is noteworthy that the capital structure of TMILL at Berth No. 12 consists of debt and equity for the years 2006-07 to 2009-10.</p>	<div>(Rs. in lakhs)</div> <table><tr><th>Financial Year</th><th>Debt</th><th>Equity</th><th>Total</th></tr><tr><td>2002-03</td><td>-</td><td>929.00</td><td>929.00</td></tr><tr><td>2003-04</td><td>644.00</td><td>236.00</td><td>880.00</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>692.00</td><td>2335.00</td><td>3027.00</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>469.52</td><td>2362.48</td><td>2832.00</td></tr></table> <div>(Rs. in lakhs)</div> <table><tr><th>Financial Year</th><th>Debt</th><th>Interest</th><th>Remarks</th></tr><tr><td>2003-04</td><td>644.00</td><td>Nil</td><td>No interest incurred as loan was taken in end of financial year</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>692.00</td><td>31.28</td><td>Rs.5.92 lakhs of the interest was capitalised on account of procurement of harbour mobile crane.</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>469.52</td><td>38.61</td><td>Part of loan was repaid during the year. Hence, the debt as on close of the year was low.</td></tr></table>	Financial Year	Debt	Equity	Total	2002-03	-	929.00	929.00	2003-04	644.00	236.00	880.00	2004-05	692.00	2335.00	3027.00	2005-06	469.52	2362.48	2832.00	Financial Year	Debt	Interest	Remarks	2003-04	644.00	Nil	No interest incurred as loan was taken in end of financial year	2004-05	692.00	31.28	Rs.5.92 lakhs of the interest was capitalised on account of procurement of harbour mobile crane.	2005-06	469.52	38.61	Part of loan was repaid during the year. Hence, the debt as on close of the year was low.
Financial Year	Debt	Equity	Total																																			
2002-03	-	929.00	929.00																																			
2003-04	644.00	236.00	880.00																																			
2004-05	692.00	2335.00	3027.00																																			
2005-06	469.52	2362.48	2832.00																																			
Financial Year	Debt	Interest	Remarks																																			
2003-04	644.00	Nil	No interest incurred as loan was taken in end of financial year																																			
2004-05	692.00	31.28	Rs.5.92 lakhs of the interest was capitalised on account of procurement of harbour mobile crane.																																			
2005-06	469.52	38.61	Part of loan was repaid during the year. Hence, the debt as on close of the year was low.																																			
(ii).	<p>Please furnish capital employed figures of TMILL at berth No. 12 for the years 2004-05 and 2005-06 as per Form 4A.</p>	<p>TMILL has furnished details of capital employed for the year 2004-05 and 2005-06.</p>																																				
(iii).	<p>TMILL has proposed additions to the gross block to the extent of Rs.22.37 Crores in the year 2007-08 which includes Rs.19.53 Crores under "Others". The details of additions to gross block for the years 2007-08 to 2009-10 furnished by TMILL in Form - 4B are found to be inadequate and do not match with the value of proposed additions mentioned in Form - 4A. In this context, please furnish / clarify the following:</p> <p>(a). The status of the assets proposed to be acquired in the year 2007-08.</p>	<p>There has been a small omission in Form 4 A. A sum of Rs.208.00 lakh towards cost of covered shed to be constructed at the new plot (54,000 + 9,000 sq mtrs) has been erroneously omitted in cell No. D. 24. This may kindly be incorporated in the year 2007-08. Hence, the amount towards "additions to building" for the year 2007-08 will read as Rs.224.20 lakh. Further, kindly correct to read the figure in cell F12 of Form 4 B as Rs.150 lakhs instead of Rs.105 lakh which is due to a typographical error.</p> <p>TMILL has furnished the following information regarding status of development of stackyard with covered shed for the year 2007-08:</p> <p>(a). 54,000 sq. mtrs land has been allotted by KOPT for which NRNA and security deposit</p>																																				

		<p>has already been paid.</p> <p>(b). Development of 10,000 sq. mtrs out of the above area has been completed.</p> <p>(c). Allotment of 9000 sq. mtrs is expected to be approved by KOPT Board in July 2007.</p> <p>(d). Development of balance portion of land and construction of boundary fencing will commence after monsoons.</p> <p>(e). Quotations for construction of railing siding in plot have been received and negotiations are in progress. Order is expected to be finalised within June 2007.</p>														
	<p>(b). The items of assets considered under "Others".</p> <p>(c). The details of Plant & Machinery proposed to be acquired during the year 2007-08 to 2009-10.</p>	<p>The following assets have been considered in "others":-</p> <table><tr><th colspan="2">(Rs. In lakhs)</th></tr><tr><td>Land Development</td><td>1358.20</td></tr><tr><td>Fencing</td><td>375.00</td></tr><tr><td>Non-refundable non-adjustable (NRNA) amount for 54,000 sq. mtrs</td><td>180.40</td></tr><tr><td>NRNA for 9000 sq. mtrs</td><td>30.07</td></tr><tr><td>Land survey</td><td>9.10</td></tr><tr><td>Total</td><td>1952.77</td></tr></table> <p>The amount indicated for 2007-08 is towards electrical fittings in the newly allotted plot. The amount for the year 2008-09 and 2009-10 are as per Form 4A.</p>	(Rs. In lakhs)		Land Development	1358.20	Fencing	375.00	Non-refundable non-adjustable (NRNA) amount for 54,000 sq. mtrs	180.40	NRNA for 9000 sq. mtrs	30.07	Land survey	9.10	Total	1952.77
(Rs. In lakhs)																
Land Development	1358.20															
Fencing	375.00															
Non-refundable non-adjustable (NRNA) amount for 54,000 sq. mtrs	180.40															
NRNA for 9000 sq. mtrs	30.07															
Land survey	9.10															
Total	1952.77															
(iv).	<p>The gross block of fixed assets for the year 2005-06 includes cost of heavy earth moving equipment. However, TMILL has excluded depreciation to the extent of Rs.31.29 lakhs on the ground that the operations are performed outside berth No. 12. In that case, the TMILL may intimate the corresponding value of asset for exclusion from the capital employed figure.</p>	<p>Of the mobile equipments installed during 2005-06 as per Licence Agreement for Berth No. 12, harbour mobile crane was primarily used in other berths for a major part of the year. Accordingly, depreciation and other costs were proportionately excluded from Berth No. 12 following matching concept of accounting as revenue from such equipment was also excluded from Berth No. 12 income. However, we do not expect to use this equipment outside Berth No. 12 in the future.</p>														
5.	<p>Scale of Rates:</p>															
(i).	<p>Clause 4.2.1 of the revised tariff guidelines stipulates fixation of wharfage rates on per unit of either weight or volume of cargo handled than value thereof.</p> <p>Therefore, wharfage rate proposed on ad valorem basis for "other cargo" may be reviewed and revised.</p>	<p>We have noted this observation and we shall send our revised proposal.</p>														
(ii).	<p>In terms of Section 48 of MPT Act, 1963, this Authority is required to frame Scale of Rates and conditionalities governing the Scale of Rates. The proposed charges for transportation of various cargo should be levied subject to the conditionalities in the Scale of Rates. TMILL may, therefore, propose the conditions governing this service.</p>	<p>TMILL has proposed to levy transportation charges, for which TMILL undertakes any transportation within the port limits, including Railway siding and plots within the Dock Exterior zone of HDC.</p>														

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

13. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The KOPT has entered into a License Agreement (LA) with TMILL on 29 January 2002 for equipping, constructing, financing, operating, and managing the Berth No. 12 for a period of 30 years. The KOPT has allotted the multipurpose Berth No. 12 along with its backup area for the said purpose of the LA. The TMILL has been authorised to collect all kinds of cargo related charges. The vessel related charges in respect of the vessels handled at Berth no. 12 would be collected by KOPT.
- (ii).
 - (a). KOPT has followed revenue sharing model for allotment of the facilities to the licensee. The TMILL has to pay revenue share of 10.511% from the first to fifth year and 10.565% from sixth to tenth year, on the actual revenue earned. Since the initial period of five years from the date of signing the LA (29 January 2002) is already over on 28 January 2007, the TMILL has to share its actual revenue at 10.565% with KOPT during the tariff validity cycle upto 2009-10.
 - (b). The LA between TMILL and KOPT does not mention about the upfront fee payable by TMILL. However, TMILL has paid Rs.7.10 Crores as upfront payment to KOPT. The audited annual accounts of TMILL for the year 2002-03 confirms this position. KOPT has also acknowledged receipt of such payment from TMILL.
- (iii). This is the first exercise to fix tariff for the services rendered by TMILL at Berth No. 12 after its signing the Licence Agreement with KOPT in January 2002. The TMILL has been operating the Berth No. 12 applying the tariff approved for KOPT based on a provision in the Licence Agreement. But, it has to be appreciated that the MPT Act requires this Authority to notify the Scale of Rates for the identified services provided by persons authorised by a port trust. It is noteworthy that separate Scale of Rates for private terminals operating at the major ports has been notified by this Authority.

The tariff of KOPT has been framed with reference to its cost of operations and investment made by KOPT. The tariff so fixed will, therefore, be relevant as long as the KOPT itself operates the facilities. Even for the adoption of the tariff approved for KOPT to the operations carried by TMILL, a specific authorization to that effect is to be given by this Authority after taking into account all relevant factors. Significantly, the KOPT has confirmed that the tariff of TMILL is required to be approved by this Authority. The position of TMILL operating the Berth No. 12 at the tariff level approved for KOPT is contrary to the MPT Act provisions. Therefore, the relevant Licence Agreement provision purported to have authorised the operator to levy the tariff approved for KOPT needs to be amended to be in line with statutory provisions.

When this fact came to the notice of this Authority in December 2003, the TMILL was directed to file a detailed tariff proposal in February 2004. The subsequent developments are brought out at the earlier part of this Order. We have proceeded further to fix the tariff for TMILL for its operations at Berth No. 12 as required by the MPT Act provisions.

- (iv). The approach adopted by TMILL to base the revenue share calculations as per the revised tariff of KOPT is not acceptable to the port on the ground that TMILL has to pay revenue share on its actual revenue earned by the operator. The

Licence Agreement provision 5.1(a) stipulates that revenue share is payable on the actual income earned by TMILL as per provisions of 4.1(a). 4.1(a) states that TMILL is entitled to collect all kinds of cargo related charges as per KOPT's Scale of Rates framed from time to time as per the MPT Act provisions. Without going into the dispute between TMILL and KOPT, revenue share computation for the purpose of this analysis is based on the position reported by TMILL. This should not be taken as an incidental approval of the stand taken by TMILL in the dispute with KOPT.

- (v). The Licence Agreement states that the TMILL has been incorporated as a special purpose company to operate the Berth No. 12. But, the operations of TMILL are not restricted to Berth No. 12. It is, therefore, reasonable on the part of KOPT to ask for segregated accounts from TMILL for the operations relating to Berth No. 12 before the port furnishes its comments on the TMILL proposal. Reportedly, TMILL has not maintained segregated accounts for Berth No. 12. After the intervention of this Authority and consequent to the discussions in May 2006 between the KOPT and TMILL, the operator could furnish the segregated accounts to the KOPT in January 2007. The KOPT and TMILL engaged themselves in the exercise of reconciliation of the differences between them with regard to the segregated accounts.

The repeated extensions of time sought by the KOPT and to some extent by the TMILL to furnish the requisite details and receipt of information in piecemeal from the TMILL contributed to the delay in finalising the case within a reasonable time frame. The revised proposal with major changes filed by the operator in February 2007 further added to the delay.

- (vi). Apart from rendering services at Berth No. 12 of HDC, the TMILL is engaged in activities at places other than Berth No. 12 in Haldia and at other ports also. The activities carried out by TMILL at Berth No. 12 fall into two categories, namely activities covered by the provisions of MPT Act and other activities. The segregated accounts certified by the Statutory Auditors of TMILL include, inter alia, the actual income realized and expenditure incurred during the years 2002-03 and 2005-06 in respect of the activities covered by the provisions of MPT Act and other activities at Berth No. 12. It is noteworthy that the KOPT has recommended to consider the accounts segregated and identified by the Statutory Auditors for the purpose of tariff setting. The segregated accounts as identified by the Statutory Auditor of TMILL and furnished by TMILL under cover of its letter dated 24 August 2007 are considered in this analysis.

It is to be noted here that the segregated accounts identified by the Statutory Auditors of TMILL do not segregate the assets into the assets deployed at Berth No. 12 and outside Berth No. 12 because the statement of assets identified by the Statutory Auditors is for the Haldia division as a whole. Therefore, the position relating to the assets deployed at Berth No. 12 as reported earlier by the TMILL is considered.

- (vii). Since the tariff levied by the operator for the activities carried out at Berth No. 12 is not the one fixed by this Authority based on the cost and investment levels of the operator, as already explained, the financial performance of TMILL, from the commencement of operations is required to be assessed in order to find out whether any undue advantage has accrued to TMILL by adopting the KOPT rates without any authorisation by this Authority.

The financial year 2006-07 is already over. The Scale of Rates framed now may come into effect in the later part of the year 2007. Therefore, the financial performance of TMILL from the year 2002-03 to September 2007 is analysed based on the actuals upto the year 2006-07 and (moderated) estimates for the period April 2007 to September 2007.

(viii). The revised proposal dated 14 February 2007 filed by TMILL did not contain the income estimates at the existing level of tariff. Subsequently, TMILL vide its letter dated 3 September 2007 has furnished the revised cost statements capturing the estimates at the existing and proposed level of tariff. This cost statement containing actuals based on the segregated accounts for the years 2002-03 to 2005-06, actuals for the year 2006-07 and estimate for the years 2007-08 to 2009-10, is considered in this analysis.

(ix). (a). The operator has realized, on account of other activities at Berth No. 12, a revenue of Rs.9.73 lakhs, Rs.15.91 lakhs, Rs.4.42 lakhs and Rs.5.63 lakhs for the years 2002-03 to 2005-06, respectively, as shown in the segregated accounts. TMILL has not considered this income stream in the cost statement submitted by it. Likewise, the actual expenditure incurred towards performance of other activities at Berth No. 12 reported in the segregated accounts is also not taken into account by the operator. Since the other activities are reported to be not covered under provision of MPT Act as seen from the segregated accounts, the approach adopted by TMILL in not considering the income and expenditure towards other activities at Berth No. 12 for the years 2002-03 to 2005-06 is accepted. In this connection, it is to be mentioned that we have not verified the segregation of activities done by TMILL and certified by the Chartered Accountants. We have on good faith relied upon the interpretation of TMILL about certain activities carried on by them at berth No. 12 which may fall outside the ambit of MPT Act and, therefore, do not come under the regulatory purview. If any position contrary to the one relied upon now is brought to the notice of this Authority, a suo motu review of the Scale of Rates of TMILL will be carried out to reflect the correct position.

It has to be noted that assets deployed at Berth No. 12 and used to render both the activities, i.e. those, covered under MPT Act and those not covered under MPT Act, have not been segregated. Further, the permissible return on equity relevant for the assets used for other activities at Berth No. 12 remain not apportioned to other activities. Therefore, there is mismatch to this extent between the cost position relating to the activities under regulation and activities beyond regulation.

(b). In order to meet the liability on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Government orders and accrued upto 31 March 2000 at KOPT, this Authority approved 10% special rate on the various charges notified in the Scale of Rates of KOPT in April 2001. The liability is confined to KOPT and therefore, only the operations carried out by KOPT can generate the revenue required to cover this liability. The TMILL has reported that it had collected Rs.43,40,665/- during the years 2002-03 to 2005-06 towards levy of Special Rate and assured in August 2006 that it shall not levy the special rate.

KOPT is aware that only the port is authorized to levy the special rate. The port has reportedly received revenue share from TMILL on the special rate also levied by the operator. KOPT should have instructed its licensee to stop the levy of special rate forthwith. Strangely, KOPT has objected to the retention of amount collected by TMILL and pitched a demand for the transfer of the amount to KOPT. There cannot be any debate on whether TMILL is entitled to retain the amount collected by levying special rate as the collection itself is unauthorized which, therefore, should be set off fully in tariff of TMILL for the future period.

The TMILL has been levying the rates as per the (then) existing Scale of Rates of KOPT. The income generated out of operations performed by TMILL has reference to the (then) prevailing Scale of Rates of KOPT.

That being so, the amount reported by TMILL on account of levy of special rate as the total revenue realized by it is seen substantially less than the amount if the rate of 10% is applied on the entire operating income of TMILL. This casts a doubt on the amount reported by TMILL. We do not have the benefit of the views of KOPT in this regard. The audited segregated accounts for the said four years do not explicitly reveal the income arising out of 10% special levy. The position reported by TMILL in this regard is, therefore, relied upon. If a position different from the one now relied upon emerges at a later point of time, this Authority may suo motu review the tariff of TMILL. The income on this account is excluded from the operating income of the respective years and shown separately in the cost statement which is set off fully in the tariff fixed now.

- (c). The LA authorizes TMILL to provide all services in connection with Berth No. 12, which the KOPT is authorised to provide under the provisions of Section 42 of the MPT Act. The KOPT has objected the TMILL operating as steamer agent. It is, however, seen that the proposal of TMILL does not appear to include rates leviable for agency work relating to vessel related activities. In this regard, the significance of having a proper SPV formed to discharge the functions entrusted by the LA comes into foreground. It is for the KOPT, as the Licensor, to enforce the provisions of LA and take appropriate steps, if any violation is observed. This Authority has, however, noted the assurance given by KOPT that it would take appropriate action in this regard.
- (x). (a). In those BOT cases where the bidding process was finalized before 23 July 2003, the tariff computation will take into account royalty / revenue share as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of royalty / revenue share not being taken into account, subject to minimum of the amount quoted by the next highest bidder, as stipulated in Clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines. Admissibility of royalty as cost in case of TMILL is governed by this guideline from the year 2005-06 onwards as the revised tariff guidelines came into effect from 31 March 2005; and, royalty / revenue share will not be considered as pass through for the years prior to 2005-06 as per the policy prevalent prior to the implementation of revised tariff guidelines. The revenue share payment for the years 2002-03 to 2004-05 are, therefore, not considered as cost for the purpose of this analysis. The stand taken by KOPT that it is yet to firm up the quantum of revenue share payable by TMILL for the past years is not, therefore, an issue relevant for these years in this exercise.
- (b). As brought out earlier, TMILL has to share 10.565% of its actual revenue with KOPT during the period upto 2009-10. TMILL claimed that the next highest bidder had quoted a revenue share of 9.611%. To a query posed, the KOPT has conveyed that the revenue sharing quoted by the next highest bidder was 8.126%. The position reported by KOPT is relied upon. That being so, pass through of revenue share for the years 2005-06 to 2009-10 can only be to the extent of 8.126% of the revenue.

With reference to the dispute regarding quantum of revenue share payment raised by KOPT for the year 2005-06, the operator is stated to have updated the amount to Rs.325.05 lakhs from the earlier provisional amount of Rs.204 lakhs. The updated position is seen to be slightly more than the amount indicated by KOPT. The updated position is considered, subject to restricting it to the level of 8.126%.

The Authority has disposed of the general revision proposal of KOPT in December 2006. The revised cargo related charges have come into effect

at KOPT from March 2007. As brought out earlier, the TMILL has to pay revenue share on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. The computation of revenue share payment furnished by TMILL for the years 2007-08 to 2009-10 shows that the amount has been calculated based on all kinds of prevailing cargo related charges like wharfage, on board charges, transportation, loading / unloading etc., This estimated revenue share is restricted to 8.126% uniformly for the years 2006-07 to 2009-10, keeping in view the adjustment made by us in the traffic estimate for the year 2009-10, based on the views of KOPT.

By way of abundant caution, it is mentioned that revenue share figures considered in this exercise are only for the tariff fixation purpose and should not be taken as the determination by this Authority of the dispute, if any, between the TMILL and KOPT on the subject payment.

- (xi). (a). The insurance cost at actuals for the years 2002-03 to 2005-06 as furnished by TMILL is considered.
- (b). TMILL has estimated an amount of Rs.45.39 lakhs for the year 2006-07 towards Insurance Cost. The copies of insurance contract entered by TMILL with Insurance Companies in the year 2006-07 show that the total Insurance Cost on actual basis for the year 2006-07 works out to around Rs.40.90 lakhs for Mobile Harbour Crane, equipments, and fixed jetty and Rs.29.63 lakhs towards stevedoring liability. The stevedoring liability insurance premium covers risks of five locations of various places including Haldia. The document does not indicate the break-up for the Insurance premia for various locations. If the stevedoring liability insurance cost is divided equally among the 5 locations, the premium for TMILL at Haldia works out to Rs.5.93 lakhs. Thus the aggregate insurance premium for the facilities at TMILL berth No. 12 works out to Rs.46.83 lakhs, which is more than the estimate given by TMILL. Therefore, the insurance cost for 2006-07 is accepted as given by TMILL without modification.
- (c). (i). The estimated insurance cost for the years 2007-08 to 2009-10 and actual cost for the year 2006-07 is furnished below:

	Actual		Estimates	
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
On existing Assets	45.39	42.49	42.49	42.49
On additions towards sidings, covered warehouse, electrical fittings (1.5% of Capital Expenditure)	—	33.55	37.54	37.54
Total	45.39	76.04	80.03	80.03

The LA provision 7.1(d) (iii)(a) requires the TMILL to purchase and maintain insurance of the facilities and services at Berth No. 12 at replacement value. While the estimated insurance cost may be with reference to replacement of assets at market value, if any, the value of assets should also take into account depreciation thereon. Looking to the comparison between estimated insurance cost of Rs.42.49 lakhs for the year 2007-08 and actual amount of Rs.45.39 for the year 2006-07 on the existing assets some adjustment appears to have been made in the estimate. However, no confirmation is available in this regard from the documentary evidence furnished by TMILL.

The estimated amount of Rs.42.49 lakhs for the year 2007-08 which is at lower level as compared to the actuals for the year 2006-07 is accepted and maintained for the subsequent two years, as proposed by TMILL.

- (ii). With reference to the estimated insurance cost at 1.50% on the proposed capital expenditure of Rs.2237 lakhs in the year 2007-08, it is necessary to know the nature of proposed investment in order to ascertain the incidence of insurance cost on such assets. The addition to the assets considered in the estimated capital employed include plant and machinery estimated at Rs.60 lakhs and covered shed at Rs.224 lakhs which may have to be insured. The balance amount of Rs.1953 lakhs is proposed to be spent towards land development, fencing, non-refundable non-adjustable amount paid / payable to KOPT and Land Survey cost. Looking into the nature of the expenditure, the estimated insurance cost on these items of expenditure does not appear to be justified. The proposed investment of Rs.60 lakhs towards plant and machinery in the year 2007-08 is shifted to 2008-09 for the reasons given in the later part of this analysis. Therefore, the estimated additional insurance cost of Rs.33.55 lakhs is moderated and insurance cost at 1.50% of Rs.224.20 lakhs is allowed for the year 2007-08. Likewise, insurance cost at 1.50% of the aggregate of the additions proposed for the year 2007-08 and 2008-09 is considered for the year 2008-09. The insurance cost so estimated for the year 2008-09 along with the insurance cost on Rs.42 lakhs proposed in the year 2009-10 towards railway siding is allowed for the year 2009-10.

Insurance cost as estimated by TMILL is allowed because the actual insurance cost reported by TMILL with documentary evidence for the year 2006-07 at Rs.45.39 lakhs works out to 2.00% of the net block of assets (excluding upfront payment) as at the end of the year 2006-07. The insurance cost on the proposed investment of Rs.150 lakhs in the year 2009-10 is not considered since the investment is in replacement of existing forklift.

- (xii). The actual Management & Administration Overheads for the years 2005-06 and 2006-07 are found to be at a very high level as compared to the actuals for the years 2002-03 to 2004-05. TMILL has clarified that it allocates common expenses and Head Office expenses to berth no. 12 on turnover basis apart from fully considering the expenses directly attributable to berth no. 12. Considering the basis of allocation, the Management & Administration Overheads for the years 2005-06 and 2006-07 are considered as furnished by TMILL.

- (xiii). (a). The depreciation for the years 2002-03 to 2005-06 considered by TMILL in the cost statement is the amount relevant for Berth No. 12 as shown in the segregated accounts and has been provided on straight line method at the rates specified in the Companies Act, 1956 as reported in the segregated annual accounts. An error noticed in the depreciation amount shown in the cost statement for the year 2006-07 is rectified based on the amount shown in the working sheet.

The operator was deploying heavy earth moving equipment for operations outside Berth No. 12 to some extent apart from the operations in Berth No. 12. It appears from the segregated accounts that the depreciation relevant for usage of the equipment outside Berth No. 12 has been segregated and shown separately. Therefore, the depreciation for the said four years, relevant for Berth No. 12, reflecting the position of the segregated accounts is accepted.

- (b). From the workings furnished by TMILL, it is seen that it has opted to write off the electrical fittings from the year 2007-08 and railway sidings from the year 2008-09, by adopting longer life norms than prescribed in Companies Act, 1956. With reference to depreciation on covered sheds, TMILL has chosen to depreciate the asset fully in the remaining period of LA, which item would otherwise have to be depreciated over a period of about 30 years. Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The LA does not prescribe explicitly restrict the economic life of the concerned assets. That being so, the estimated depreciation in respect of electrical fittings, railway sidings and covered sheds has been modified in line with the depreciation rates prescribed in the Companies Act 1956, which are adopted by TMILL.
- (c). The additional investment of Rs.1953 lakhs envisaged during the year 2007-08 towards land development and other related work has been proposed to be spread over the remaining license period of 24 years from 2007-08. The additional investment includes non-refundable non-adjustable deposit of Rs.30.07 lakhs for the proposed allotment of 9000 sq mtrs of land which is yet to be allotted by KOPT as reported by TMILL. That being so, the proposed payment of Rs.30.07 lakhs as NRNA for 9000 sq. mtrs is not considered. The balance amount of Rs.1922.23 lakhs is spread over the period of 24 years.
- (xiv). The Finance & Miscellaneous Income consists of discounted terminal value receivable by TMILL from KOPT. As per the LA, the terminal value payable by KOPT to TMILL is Rs.2.30 Crores. TMILL has considered the terminal value from the year 2006-07 onwards based on the discounting factor of 6% on the ground that it is as per the prevailing interest rates on bank deposits. Recognizing that the payment would be due after 30 years, the annualized present value for the years 2002-03 to 2005-06 is arrived by applying a discount factor of 12%. For the year 2006-07, the annualized present value is arrived at by applying a discount factor of 12.25%. For the years 2007-08 to 2008-10, a discount factor of 12.75% has been applied. The discount factors are selected bearing in mind the PLR applicable for the respective years.
- (xv). (a). The Finance & Miscellaneous Expenses, comprise contribution to Provident Fund and loss on repayment of foreign currency loans for the years 2004-05. The reported position for the year 2004-05 is considered.
- (b). Loss on repayment of foreign currency loan is considered by TMILL for the years 2005-06 to 2009-10 also. Since source of financing is not very relevant for tariff fixation as return on capital employed in accordance with the Capital Asset Pricing Model as stipulated in the revised tariff guidelines is allowed from March 2005, loss on repayment of foreign currency loan is also not considered as cost. The Finance & Miscellaneous expenses reported at around Rs.7.86 lakhs for the year 2006-07 is relied upon since it is reported to be based on actuals. The estimated Finance & Miscellaneous Expenses around Rs.9 lakhs each during the years 2007-08 to 2009-10 are considered.
- (xvi). (a). In case of private terminal operators the return allowed prior to the year 2005-06 was based on the equity component of capital employed subject to a debt / equity ratio of 1:1. The capital structure of TMILL for berth No. 12 for the year 2002-03 consists of only equity component of Rs.929 lakhs. 50% of this equity component was considered as equity to allow 20% return adjusted for capacity utilisation of around 66%. For the

balance 50% of the capital structure, interest cost calculated applying the rate of interest considered for the year 2004-05 is allowed as pass through. Rate of interest applicable for the year 2004-05 is considered because the operator has not incurred interest cost during the year 2002-03 and 2003-04.

- (b). The debt equity ratio for the year 2003-04 is found to be around 0.73:0.27. The operator has reported that no-interest was paid during the year 2003-04 since the loan was taken in the end of the financial year. 20% return on equity component of capital structure declared by TMILL for the year 2003-04 is allowed adjusting for capacity utilisation of around 57%.
- (c). The debt equity ratio for the year 2004-05 is found to be around 0.23:0.77. As stated above, the 20% return on equity allowable is subject to debt equity ratio of 1:1. Since the equity component is on the higher side, the entire capital structure for the year 2004-05 is assumed at a level of 1:1, in terms of debt & equity for the purpose of allowing return. Out of the total capital of Rs.3027 lakhs for the year 2004-05, return @ 20% is allowed on 50% of the total capital subject to adjustment on account of capacity utilisation of around 64%.
- (d). The TMILL has stated in the cost statement for the years 2004-05 and 2005-06 that the surplus is before meeting interest cost. The segregated accounts are inclusive of interest cost as reported by TMILL. Since no schedule to the accounts is furnished, it could not be verified under which head interest payment is included. The total expenses shown in the cost statement furnished by TMILL tallies with that of the segregated accounts. That being so, the surplus depicted by the cost statement for the years 2004-05 and 2005-06 appears to be after interest payment only.
- (e). As stated earlier, the operator has deployed the harbour mobile crane for activities at places other than Berth No. 12 also. Since the operator has taken loan for acquisition of harbour mobile crane, the interest relevant for usage of the crane at places other than Berth No. 12 needs to be excluded from the total interest amount for the purpose of allowing it as pass through. Since the interest cost between Berth No. 12 and other than Berth No. 12 is stated to have been allocated, on an appropriation basis, it is presumed that the interest relevant for usage of crane at places other than Berth No. 12 stands excluded.
- (f). The segregated accounts do not explicitly show the amount of interest allocated to Berth No. 12. In the absence of this information regarding allocated interest for Berth no. 12, the reported interest of Rs.25.36 lakhs after excluding the capitalised interest of Rs.5.92 lakhs for the year 2004-05 is allowed towards the reported debt component of Rs.692 lakhs. Since 50% of the total capital structure of Rs.3027 lakhs is considered as equity capital as stated above, the remaining 50% is taken as debt. Therefore, the interest on notional debt component over and above the reported actual of Rs.692 lakhs is also allowed in proportion the amount of Rs.25.36 lakhs bears to Rs.692 lakhs.
- (g). The segregated annual accounts do not explicitly show interest payment. Since no schedule to the accounts is furnished, break up of expenditure is not available to verify the head under which interest payment is shown. However, TMILL has declared Rs.38.61 lakhs as interest for the year 2005-06. Return on capital employed at 15% is admissible for the year 2005-06 as per revised tariff guidelines. That being so, the question of allowing interest as pass through does not arise. Therefore, the amount of Rs.38.61 lakhs as declared by operator is not allowed as pass through.

- (xvii). (a). The number of equipments that are installed in berth No. 12 differ from the number of equipments indicated in the LA. In this regard, TMILL has clarified that this position has arisen due to change in the cargo mix envisaged by it earlier. In this context, it is stated that the LA provision 3.9 (a)(i)(f) stipulates to abide by the yearwise investment plan, according to which the TMILL has been required to invest Rs.30.07 crores within 36 months from 29 January 2002, the date of signing the LA. This means that the TMILL should have invested Rs.30.07 crores within 28 January 2005 towards acquisition of equipment and development of other infrastructure. KOPT has reported that it has approved certain changes in the specifications of equipment and other infrastructure and revised the total investment to Rs.25.80 crores instead of Rs.30.07 crores. This revised position of Rs.25.80 crores is found to match with the gross block as on 31 March 2005, when capitalized upfront payment is excluded, as reported by the TMILL earlier.
- (b). The TMILL has not furnished details regarding the computation of Capital Employed for the year 2005-06. The annual accounts (2005-06) reveal that the operator has invested a sum of around Rs.24 lakhs towards Plant & Machinery. As the operator has already made investments in the facility to the extent of Rs.25.80 crores, the investment of Rs.24 lakhs made in the year 2005-06 in Plant & Machinery appears to be an additional investment. Recognising the fact that the list of equipments described in LA is at the minimum level and looking into the actual traffic of around 11 lakh tonnes during 2005-06 the investment of Rs.24 lakhs made by operator in Plant & Machinery during 2005-06 is considered in this analysis. No additions to the Gross Block during 2006-07 is reported.
- (c). The actual working capital for 2005-06 and estimated Working Capital for the years 2006-07 to 2009-10 are moderated in line with clause 2.9.9 of the Revised Tariff Guidelines as explained below:
- (i). The relevant clause of Revised Tariff Guidelines has prescribed a limit on Sundry Debtor balances to 2 months estate income and railway terminal charges payable by Indian Railways. Since these items are not relevant for TMILL, the current asset element Sundry Debtors is considered as nil for 2005-06 to 2009-10.
- (ii). The actual cash & bank balance for 2005-06 and estimated cash and bank balance for 2006-07 to 2009-10 are limited to one month's cash expenses as prescribed in the guideline.
- (iii). TMILL has confirmed that it has projected the inventory value in line with the revised tariff guidelines for the years 2005-06 to 2009-10. 6 months of the repairs and maintenance cost has been considered as inventory under current assets by TMILL. The estimated inventory value is moderated based on the moderation effected in the estimates of repairs & maintenance cost.
- (iv). TMILL has considered the security deposit for the leased land paid to KOPT as an item of current asset, for all the years under consideration. The security deposit is payable to KOPT as per the Scale of Rates of KOPT for allotment of land. The payment of security deposit does not appear to be governed by the LA entered into between operator and KOPT. To a query in this regard, TMILL did not confirm this position. The existing clause 2.9.9 of revised tariff guidelines does not include security deposit as an item of current asset. That being so, this Authority is not in a position to treat security deposit as an item of Current Asset.

- (v). The current liability is considered as NIL as TMILL has not furnished any estimate of current liability.
- (xviii). Initially, TMILL stated that the terminal is capable of handling 7.5 lakh tonnes of cargo annually considering the cargo mix. Subsequently, TMILL has conveyed the capacity of terminal at 6 lakh tonnes for export cargo and 10 lakh tonnes for import cargo. But, in the absence of workings for capacity calculation furnished by TMILL despite a specific requisition in this regard, capacity reported by of TMILL could not be verified. The KOPT has, reportedly based on government guidelines for updating port capacity, has stated that TMILL will be able to handle 10.7 lakh tonnes of cargo per annum at berth No. 12. Significantly, the reported capacity is stated to be based on the various cargo of varying output handled by TMILL and taking into consideration various cargo handling equipments deployed by TMILL. It has to be noted that the TMILL in its revised proposal dated 14 February 2007 has proposed an aggregate investment of Rs.5 crores in plant and machinery and Rs.2.24 crores in building during the years 2007-08 to 2009-10. The proposed investment may add to the capacity of the berth No. 12. TMILL has reported that the handling capacity will increase by 3 lakh tonnes, 1.50 lakh tonnes and 0.50 lakh tonnes during the years 2007-08 to 2009-10, respectively. Since the KOPT has not furnished its comments on this aspect of the revised proposal of TMILL, the increase in the capacity of the terminal due to the proposed investments could not be confirmed. The position reported by KOPT conveying the capacity of the terminal at 10.7 lakh tonnes is relied upon as the assessment is stated to be based on the Government guidelines. This capacity level is considered unaltered for all the years upto 2009-10. Considering the capacity of the terminal at 10.7 lakh tonnes per annum and taking into account the actual traffic of 7.09 lakhs, 6.12 lakhs and 6.82 lakh tonnes for the years 2002-03 to 2004-05, respectively, the capacity utilisation works out at 66.26%, 57.15% and 63.77% for the three years respectively.
- (xix). Return is to be allowed on capital employed, in accordance with Clause 2.9.1 of the revised tariff guidelines from the year 2005-06. The rate so fixed was 15% per annum for the years 2005-06 and 2006-07, subject to capacity utilisation of 60% and above. Considering the capacity of berth No. 12 at 10.70 lakh tonnes and actual traffic of 11.67 lakh tonnes and 9 lakh tonnes for 2005-06 and 2006-07 respectively, the capacity utilisation works out to more than 60%. That being so, the maximum permissible return of 15% is allowed on the capital employed for 2005-06 and 2006-07.
- The return on capital employed fixed for the year 2007-08 is 16%. Considering the capacity of the terminal and the estimated traffic of 9 lakh, 9.5 lakh and 10 lakh tonnes for the years 2007-08 to 2009-10, respectively, the capacity utilisation works out to more than 60%. That being so, the maximum return of 16% is allowed on the (moderated) capital employed for the years 2007-08 to 2009-10.
- (xx). Subject to the above adjustments, the analysis of actual performance of TMILL for the years 2002-03 to September 2007 shows a net surplus to the tune of Rs.2146.93 lakhs after maximum permissible return including 10% special levy during a period of four years from 2002-03 to 2005-06. The analysis further shows a deficit position after admissible return to the extent of Rs.46.36 lakhs in the year 2006-07 and Rs.90.74 lakhs during the first half of the year 2007-08. After adjusting the total deficit of Rs.137.10 lakhs with the net surplus of Rs.2146.93 lakhs, the net surplus will be Rs.2009.83 lakhs. This amount is considered in equal proportion for set off in each of the years 2007-08 (2nd half) to 2009-10.
- (xxi). (a). The cargo handled at berth No. 12 consists of iron ore, limestone, steel, logs, fertilizer, project cargo and containers. The operator has estimated total throughput of 9 lakh, 9.50 lakhs and 9.50 lakh tonnes for the years 2007-08 to 2009-10, respectively. The estimated container traffic is 500

TEUs each for the said three years. The traffic estimate projected by TMILL for the years 2007-08 and 2008-09 is based on the estimates suggested by KOPT in its Report.

- (b). KOPT expects to commission two additional berths at HDC during the year 2007-08. In the view of KOPT, the commissioning of additional berths may absorb a part of traffic at TMILL. In this premise, KOPT expects the traffic at TMILL for the year 2009-10 to increase by 5%. In that case, the traffic estimate of 9.50 lakh tonnes projected by TMILL for the year 2009-10 requires to be modified to the level of 10 lakh tonnes. The individual component of cargo mix of 9.50 lakh tonnes for the year 2009-10 estimated by TMILL is escalated by 5% to arrive at the total traffic of 10 lakh tonnes. Incidentally, TMILL does not anticipate handling of coastal cargo at its terminal.
- (c). As stated above, TMILL has estimated container traffic at 500 TEUs each for the 3 years under consideration. KOPT has strongly objected to the handling of containers by TMILL on the ground that the operator's bid was evaluated on the basis of the cargo projections given by TMILL, which did not include containers. As brought out by TMILL, the permissible cargo at Berth No. 12 stipulated in the LA includes containerized cargo. That being so, this Authority is not in a position to ignore the container traffic projection, the related estimates of income and expenditure and the proposed rates therefor. It is not for this Authority to go into the basis for evaluation of bids adopted by KOPT. Prescription of tariff for handling containers by TMILL should not be construed as an endorsement by this Authority for the operator's right to handle containers. It is for the Licensor and Licensee to sort out the issues between themselves.
- (d). The traffic estimates and the cargo mix as furnished by TMILL, subject to the modification in the traffic estimate for the year 2009-10, are relied upon. If any undue advantage is found to have accrued to TMILL due to variation of actual performance in traffic, such undue advantage accrued to TMILL will be set off in the next review of its tariff in terms of revised tariff guidelines.

- (xxii). (a). The cargo related charges are proposed to be levied under various heads of tariff like wharfage charges, on-board charges, on-board supervision, loading/unloading/ restacking, demurrage, transportation and storage & miscellaneous services. TMILL has not considered the income arising out of providing despatch related services to lime stone. This service relates to opening, cleaning & closing of wagons, as seen from the description of the tariff item proposed in the Scale of Rates. The proposed rate of Rs.6 per MT for providing this service is included in estimation of operating income of limestone.

Income from on board supervision for handling containers has not been estimated by TMILL through TMILL has adopted the existing rate of Rs.250 per TEU in the proposed Scale of Rates. We have included an estimated income of Rs.1.25 lakhs each for the year 2007-08 to 2009-10 on account of on-board supervision charges.

Since TMILL has not estimated income on account of loading / unloading / restacking operation in respect of fertilizer, though it has prescribed a specific tariff item in its proposed Scale of Rates, we have estimated this income at Rs.40 per MT reportedly levied by TMILL at present and included in the income estimation.

Likewise, income on account of transportation of fertilizer for which a specific rate has been proposed is also included in the income estimation.

As stated earlier, the cost statement furnished by TMILL for the years 2002-03 to 2006-07 are for the activities covered by the provisions of MPT Act. For the purpose of income estimation for the years 2007-08 to 2009-10, TMILL has considered the rates approved in the Scale of Rates of KORT. The TMILL has adopted its own rate for despatch related services, clearing & forwarding activity, rate for supply of unskilled labour and rate for high-heaping of cargo. These services are the identified port services and therefore the Scale of Rates proposed by TMILL is for the activities covered under MPT Act.

Considering the estimated traffic of various cargo including containers, and the existing rates of tariffs as prescribed in the Scale of Rates of KORT, the income estimation towards the rendering of services under the above mentioned activities are found to be arithmetically correct.

(b) TMILL has estimated other income of around Rs. 149 lakhs, Rs. 221 lakhs and Rs. 221 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10, respectively. It appears from the computation sheet that this other income pertains to income arising out of allotment of plot for storage of cargo.

At the time of signing the LA in 2002, TMILL has been allotted 14000 sq.mtrs of backup area including covered space behind berth No. 12. As clarified by TMILL, the actual area available for storing of cargo is not more than 10,000 sq.mtrs. TMILL has been allotted an additional 54,000 sq. mtrs of land on lease expiring in January 2032. It is also reported that an additional 9000 sq.mtrs of bare land is being allotted for which application has already been made by TMILL in January 2007. However, it is not indicated whether and when the additional land of 9000 sq. mtrs will be allotted to TMILL. Therefore, effectively a total area of 64000 sq. mtrs is available with TMILL. To a query, TMILL has clarified that it has planned to develop 19000 sq. mtrs area to provide Railway siding and covered warehousing facility for storage of cargo. But, TMILL has not indicated as to when this 19000 sq. mtrs area will be used for storage of cargo after development of land. Nevertheless, 45000 sq. mtrs of area is effectively available for storage of cargo. The income estimation arising out of allotment of plot for storage of cargo shows that an area of 32100, 44100 and 44100 sq. mtrs of land including covered space are proposed to be allotted to the users during the three year period from 2007-08 to 2009-10. The reason for allotment of less area during 2007-08 as compared to the years 2008-09 and 2009-10 remains unexplained. It is relevant here to note that the LA provides for an initial allotment of land to the extent of 14000 sq. mtrs with a general provision about allotment of additional lands, utilities etc. Considering the position that the operator is engaged in the services outside Berth No. 12 also, it is not confirmed whether the allotted land are used for the storage of cargo handled at Berth No. 12 only. We also do not have benefit of the views of the licensor in this regard. Nevertheless, the estimated income arising out of 32100 sq. mtrs for the year 2007-08 is considered without any change. The plot rental income estimated by TMILL for the years 2008-09 and 2009-10 is accepted as furnished.

At the time of next review, if it is found that actual income varies widely from the estimates considered now, the additional accrual will be fully set off against future tariffs.

(c) In respect of all the operating expenditure estimates for the years 2008-09 and 2009-10, TMILL has considered an escalation factor of 4.5% per annum over the estimates for the year 2007-08. The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Revised

Tariff Guidelines which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. Based on the average inflation rate for the financial year 2006-07, annual escalation factor of 5.4% per annum is considered for the expenditure projections in the cost statement of tariff cases to be decided during the year 2007-08. Accordingly, the expenditure projections are moderated applying the escalation factor of 5.4% per annum.

- (b). Operating and Direct Labour cost consists of "stevedoring expenses" and "operation and maintenance labour expense" for equipments. The TMILL has outsourced its stevedoring activity at Berth No. 12. A copy of the contract furnished by TMILL indicates a rate of Rs.38 per MT applicable for the year 2006-07. However, TMILL has applied the same rate of Rs.38 per MT for the year 2007-08 also. This position is accepted for estimating the expenditure on this account.

Another element in the operating and direct labour cost is operation and maintenance labour cost for equipments. The TMILL has estimated this cost at Rs.62.91 lakhs, Rs.65.74 lakhs and Rs.68.70 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10 respectively. TMILL is stated to have incurred an actual expenditure of Rs.61.26 lakhs in the year 2006-07. While the working for estimated expenses for the years 2007-08 to 2009-10 has been furnished, similar working for actuals of 2006-07 has not been furnished by the operator despite a request in this regard. However, it has to be noted that expenditure for the year 2006-07 is reportedly shown at actuals. Therefore, the amount of Rs.61.26 lakhs is considered for the year 2006-07. The estimates for subsequent three years are modified applying the escalation factor of 5.4% per annum.

- (c). The TMILL engages maintenance labour on contract basis for maintenance job. The estimated amount of around Rs.10 lakhs each for the years 2007-08 to 2009-10 has not been supported by documentary proof. The actual expenditure of Rs.10.00 lakhs reported by TMILL for 2006-07 is taken as base and escalated by applying an escalation factor of 5.40% per annum for estimating the expenditure for the year 2007-08 to 2009-10.

- (d) (i). TMILL has estimated oil and lubricant cost at Rs.140.94 lakhs for the year 2007-08 which is projected for subsequent two years by applying an escalation of 4.5% per annum over the respective previous years. The estimated amount of Rs.140.94 lakhs for 2007-08 when compared with the actual expenditure of Rs.55.44 lakhs during 2006-07, as subsequently conveyed by TMILL in June 2007, there is a steep increase of around 154% in 2007-08.

No change in the total number of equipments during the years 2006-07 and 2007-08 is reported by TMILL. While detailed calculation has been furnished for the estimate for the year 2007-08, no such calculation is furnished for the year 2006-07, despite a request made in this regard. In the absence of calculation for the year 2006-07, the reasons for steep increase in the estimate for the year 2007-08 as compared to the actual for 2006-07 could not be ascertained. Therefore, the average cost of diesel and lubricant for handling per tonne of cargo is calculated based on the actual cost of oil and lubricants for the year 2006-07. The average works out to Rs.6.15 per metric tonne. This rate is escalated by applying an escalation factor of 5.4% per annum for the years 2007-08 to 2009-10 over the respective previous years

to arrive at the estimates of oil and lubricant cost for the years 2007-08 to 2009-10.

- (ii). The estimated equipment running cost includes repairs and maintenance cost of equipments deployed at Berth No. 12. The operator has estimated an amount of Rs.96.50 lakhs, Rs.130.84 lakhs and Rs.110.38 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10, respectively, against the actual expense of Rs.27.55 lakhs for 2006-07 reported by the operator subsequently in June 2007. The steep hike in the estimate for 2007-08 is attributed to the expiry of equipment warranty of various machines and expensive spares for the machines. This general statement is not supported by any documentary evidence or cost details. The estimates are, therefore, moderated applying the escalation factor of 5.4% per annum over the respective previous year's estimate taking the actual expenditure of Rs.27.55 lakhs for the year 2006-07 as base.
- (iii). The next item of equipment running cost is towards port permit and road tax. An amount of Rs.8.87 lakhs each is estimated for the years 2007-08 to 2009-10 as against the actual expenses of Rs.4.56 lakhs in 2006-07 communicated by operator subsequently in June 2007. The estimates for 2007-08 to 2009-10 are moderated by applying the escalation factor of 5.4% per annum over the respective previous years, taking the actual expenditure of the year 2006-07 as base.
- (e). The estimated equipment hire charges of small loader and forklift are supported by copies of contracts. The estimated expense in this regard is considered in this analysis for the years 2007-08 and 2009-10. Since TMILL has proposed to replace the hired forklift with its own forklift, it has rightly excluded the hire expenses towards forklift in the year 2009-10. Hence, the estimate on this account for the year 2009-10 is substantially less as compared to the estimates of previous two years.
- (f). As stipulated in the LA, TMILL has to pay monthly license fee for 14000 sq. mtrs of hardstand land allotted by KOPT at Rs.21.65 per sq. mtr and escalated by 5% per annum of the amount payable in the previous year.

It appears that 14000 sq. mtrs of land has been allotted to TMILL in January 2002 at the time of signing the LA. Considering the rate of Rs.21.65 for 2002-03, the lease rent per sq. mtr for the year 2007-08 works out to Rs.27.63 per sq. mtr. As against this rate, TMILL has considered a rate of Rs.26.44 per sq. mtr. The lease rent at the rate as estimated by TMILL for 14000 sq. mtrs is considered without any change, the reason for difference in rate remaining unexplained.

TMILL has been allotted 54,000 sq. mtrs of land in December 2006 at Rs.13.92 per month per sq. mtr with an escalation of 5% per annum. The estimated lease rent for the years 2007-08 to 2009-10 is in accordance with the rate specified in the allotment letter and hence considered in this analysis.

With reference to estimated lease rent for the additional 9000 sq. mtrs of land, the land is yet to be allotted by the KOPT as reported by it in May 2007. TMILL has claimed that it has considered the rental income arising out of 9000 sq. mtrs of land. As explained in the earlier part of this analysis regarding estimation of rental income, the estimated rental income is not seen to be inclusive of this 9000 sq. mtrs of land.

Therefore, the lease rent expenditure estimated on additional land of 9000 sq. mtrs amounting to around Rs.16 lakhs per annum is not considered.

It appears that TMILL has taken 5000 sq. mtrs of bare land on short term license basis from KOPT for storage of cargo. The present allotment of this land is upto 31 August 2007, as reported by KOPT. This means, the license fees for this piece of land is payable for a period of 5 months in the year 2007-08. The reason for estimating license fees for the whole year of 2007-08 is not explained by TMILL, though the operator himself has disclosed his intention to surrender this piece of land from October 2007. Since the allotment of land is valid upto August 2007, the estimated license fee is suitably moderated to reflect the license fee payable upto August 2007.

- (g). The estimates of other expenses relate to Lashing, Securing and Dunnaging (LSD), unlashng, sticker, despatch related services, intraport transportation, survey, clearing & forwarding expenses and miscellaneous expenses. Each of these items is discussed below:

(i). Lashing / Securing / Dunnaging (LSD) and unlashng:

TMILL has outsourced this activity as seen from the copy of the contract furnished. This activity is seen to have been outsourced for the estimated traffic of steel cargo of TATA steel, at the rate of Rs.80/- PMT finalised by TMILL in the year 2004-05 with a private party. The rate of Rs.84 per MT adopted by TMILL for estimation of this expenditure for the year 2007-08 is not supported by documentary evidence. Therefore, the estimated expenditure for this activity for the year 2007-08 to 2009-10 is considered uniformly at the rate of Rs.80 per tonne.

The expenditure towards unlashng service, which has also been outsourced at Rs.8/- per tonne since the year 2004-05. It appears that this activity is being undertaken by the private party @ Rs.8/- finalised in 2004-05 even upto the years 2007-08. TMILL has not furnished documentary evidence for change in the rate, if any. So, the estimates for unlashng activity calculated applying a rate of Rs.8/- PMT for the year 2007-08 to 2009-10 is considered in this analysis.

(ii). Sticker, Tag writing & color coding services:

From the copy of service contract dated 1 September 2006, it is clear that TMILL has finalised a rate of Rs.4.50 PMT for the year 2006-07, for TATA steel cargo. This rate is escalated by applying an escalation factor of 5.4% per annum for moderating the estimates for the years 2007-08 to 2009-10 taking the rate of 2006-07 as base.

(iii). Despatch related services

The despatch related services for handling limestone has been outsourced by TMILL for which it has finalised a rate of Rs.4.50 per tonne during 2004-05. TMILL has not produced documentary evidence for change in the rate, if any.

As stated earlier, the income projection estimated by TMILL for handling limestone for the years from 2007-08 to 2009-10 has been modified taking into account the income arising out of despatch related services, bearing in mind that TMILL has proposed a specific rate for rendering despatch related services under 'Miscellaneous Services'. Since the income estimation

includes income arising out of despatch related services for the year 2007-08. The expenditure on account of this activity estimated at Rs.4.5/- PMT is reckoned with for the year 2007-08 though TMILL has not estimated this expenditure for the year 2007-08. The estimates for subsequent two years are modified to reflect the rate of Rs.4.50 per tonne.

(iv) Intra-port Transportation

(a) The cargo item considered by TMILL for estimation of intra-port transportation includes steel. The objection raised by KOPT against the intra-port transportation of steel is based on two grounds, viz. TMILL undertakes such transportation operation of steel to areas beyond its licensed area of operation and secondly cost of additional transportation could have been avoided if the operator had taken the area of 54000 sq. mtr. plot contiguous to berth no.12. TMILL has clarified that no land adjacent to berth no.12 or its back up area is available. The operator has further claimed that the land of 54000 sq. mtr. offered earlier by KOPT was at some distance from berth no.12.

Significantly, the scope of contract entered by TMILL for handling of steel cargo includes transportation of such cargo from yard to plot or vice versa. Notably, TMILL has identified 3000 sq. mtrs. of covered shed area for the year 2007-08 and 6000 sq. mtrs. area each for the years 2008-09 and 2009-10 apart from 5000 sq. mtrs. of hardstand land for storage of steel in the area allotted by KOPT. In this scenario, this Authority places reliance on the statement made by TMILL that cost of intra-port transportation of steel would be necessarily incurred.

Initially TMILL had estimated to outsource intra-port transportation activity relating to steel cargo handled on account of 7 ATA. The remaining 20% of steel cargo was proposed to be handled by using operator's own equipment. In the revised proposal the quantum of cargo outsourced is estimated at 60% of the total estimated steel traffic. This revised position is relied upon.

The updated contract rate of Rs.36.71, as communicated by TMILL subsequently for the year 2007-08 is considered and estimate for the subsequent two years are modified applying the current escalation factor of 5.4% per annum taking the rate of the year 2007-08 as base.

(b) The objection raised by KOPT towards cost of transportation of limestone appears to be with reference to such cost of transportation of limestone to and from outside the limits of berth no.12. The copy of the contract document furnished by TMILL shows that the nature of transportation is from jetty to designated plot. It is noteworthy that the operator has earmarked 21000 sq. mtrs. of hardstand land allotted by KOPT for storage of limestone for all the three years.

For the outsourced activity of transportation of limestone, from jetty to stack yard, the operator has adopted a rate of Rs.26 PMT for the year 2007-08 for the entire traffic projected for the year 2007-08. However, the updated contract rate of Rs.23.75 subsequently communicated by TMILL is considered as base. The estimates for subsequent two years are moderated applying

an escalation factor of 5.4% taking into account the moderated rate of the year 2007-08 as base.

- (c). The intra-port transportation cost for the entire estimated traffic of iron ore has been considered at Rs.75 per tonne for the year 2007-08. This is a new cargo item included by TMILL in its revised proposal. TMILL has not furnished documentary evidence to support the rate of Rs.75/- per tonne for the year 2007-08. Since the income from handling iron ore, which includes cost of intra-port transportation is recognised in the income estimates, the estimated expenditure towards intra-port transportation is also considered for the years 2007-08 to 2009-10 subject to verification of actuals during the next review of tariff of TMILL.

- (d). As stated by TMILL, 25% of the container traffic will involve intra-port transportation. The cost of this intraport transportation has not been captured in the expenditure estimate. We have allowed this expenditure at a rate of Rs.917.71 per TEU based on the latest contract copy furnished by TMILL.

(v). Survey Expenses

Other expenses include survey expenses of lime stone, steel and iron ore. One of the activities proposed to be undertaken under 'On board supervision' is survey of cargo. In the revenue estimation, income from 'On board survey' is considered by TMILL. It is noteworthy that survey charges are included in the 'Scale of Rates of ISHPL, which is another private operator at HDC of KOPT.

The rate of survey expenses considered by TMILL for estimation purpose varies from cargo to cargo. TMILL has furnished documentary evidence for the rate of Rs.14 per MT for TATA Steel cargo finalised in 2005-06. No documentary evidence is furnished to show change, if any, in the rate. Further, no documentary evidence has been furnished for the rates of Rs.3, Rs.2 for other cargo. The rates adopted by TMILL for the estimates of survey expenses for the year 2007-08 is considered for the years 2008-09 and 2009-10 subject to verification of actuals during the next review of tariff of TMILL.

(h). Clearing & forwarding Expenses:

The KOPT has objected to TMILL operating as a steamer agent. TMILL has, however, clarified that it provides clearing and forwarding service consisting of processing of documents relating to import or export of cargo for customs clearance. The actual per tonne expenditure for the year 2006-07 works out to Rs.4.79. However, TMILL has considered a rate of Rs.4.44 per tonne for estimation of this expenditure for 2007-08, which is accepted. The per tonne rate of Rs.4.44 is escalated by 5.4% per annum for estimating Clearing & Forwarding expenditure for the year 2008-09 and 2009-10, taking the respective previous year as base.

(i). Miscellaneous Operational Expenses:

- (i). The estimated miscellaneous operational expenses are in the nature of unloading at siding & transportation to plot/hook point strapping, slings and gear cost etc.,. The operator has reported an actual expenditure of Rs.65 lakhs for 2006-07 escalating this expenditure by around 7.5% for the years 2007-08 to 2009-10. The estimates for the years 2007-08 to 2009-10 are moderated by applying an escalation factor of 5.4% per annum over the respective previous years taking the amount of the year 2006-07 as base.

- (ii). In addition, TMILL has estimated an expenditure of around Rs.99 lakhs and Rs.103 lakhs during the years 2008-09 and 2009-10 respectively towards unloading of steel cargo at siding and transportation to plot / hook point. The TMILL has not given any documentary evidence to justify the expenditure despite a query in this regard. The estimated expenditure has been calculated by TMILL at Rs.110/- per tonne of rail bound steel cargo. As the railway siding is expected to be operationalized during the year 2008-09, the estimated expenditure is considered subject to verification with actuals during the next review of its tariff.
- (iii). Miscellaneous operational expenses include civil maintenance of plots. TMILL has contemplated to shift the existing covered warehouse in the back-up area behind the Berth No. 12 to the newly allotted plot in the year 2008-09 for the reasons of operational difficulties in the back-up area, at a cost of Rs.75 lakhs. As reported by KOPT, this shed was erected by TMILL in the back up area allotted to it. It is not clear why the operational difficulties projected now by the operator were not foreseen at the planning stage of construction of the shed at the back up area. No cost details to justify the estimate have been furnished inspite of a specific request made by us. In the absence of cost details this Authority is not in a position to consider the estimated expenditure of Rs.75 lakhs in the year 2008-09.

(j). Management & Administration Overheads:

- (i). The estimated Management & Administration Overheads for the year 2007-08 is found to be 28% more than the actuals for the year 2006-07. TMILL has sought to justify this increase on the ground of increase in operations at berth No. 12. The Management & Administration Overheads cannot be said to have a linkage to increase in operations arising out of traffic. In fact, the estimated traffic for the year 2007-08 is marginally less than the actual traffic of 2006-07.
- (ii). The estimated Management overheads for the year 2007-08 to 2009-10 includes a new item of expenditure viz., security charges to the extent of Rs.9.72 lakhs in addition to security charges separately estimated. It appears that this item relates to providing security to plot area allotted to the operator. Though not clearly explained by TMILL, it appears that the new security charges is in the incremental expense arising in the context of the additional land of 54,000 sq. mtrs. allotted by KOPT. In any case, the estimated security charges of Rs.9.72 lakhs for the year 2007-08 is considered in this analysis subject to verification at the time of next review of tariff of TMILL. The estimates for the subsequent two years are modified by applying an escalation factor of 5.4% per annum.
- (iii). The estimate for the year 2007-08 excluding the security charges of Rs.9.72 lakhs is around 23% more than the actuals of 2006-07. The estimates of 2007-08 (excluding security charges of plot) is moderated by applying an escalation factor of 5.4% over 2006-07. The estimates for the subsequent two years are moderated applying the escalation of 5.4% over the respective previous years taking the moderated estimate of 2007-08 as base.
- (iv). The estimated General Overheads for all the years are also moderated applying the escalation factor of 5.4% over the respective previous years, taking the actuals of 2006-07 as base.

(xiv) The TMILL has envisaged an additional investment to the tune of Rs.22.37 Crores in the year 2007-08. As brought out earlier, Rs.60 lakhs is towards Plant and Machinery, Rs.224 lakhs towards Building sheds and other structures and Rs.1953 lakhs towards land development, fencing, land survey and non-refundable deposit towards additional 54,000 sq. mtrs and 9000 sq. mtrs of land.

An investment of Rs.266 lakhs and Rs.192 lakhs has been envisaged towards Plant and Machinery in the year 2008-09 and 2009-10 respectively.

The proposed investments for the years 2007-08 to 2009-10 are analysed below:

(a) Except stating that the proposed investment of Rs.60 lakhs in Plant and Machinery is for electrical fittings in the newly allotted plot, the TMILL has not brought out the status of the proposed investments despite a specific request. Since, KOPT has confirmed that it has allotted 54,000 sq. mtrs of plot area to TMILL, the incidence of capital expenditure in the reported electrical fittings cannot be ruled out. Since the present status of the investment has not been conveyed and nearly half of the year 2007-08 has already elapsed, the proposed investment of Rs.60 lakhs is considered in the year 2008-09 instead of 2007-08.

(b) At the time of entering into LA, TMILL has been handed over assets including 14,000 sq. mtrs back up area. The back-up area includes, covered warehouse measuring 3000 sq. mtrs. It appears that TMILL has envisaged development of additional stockyard with covered shed in the year 2007-08 to the tune of Rs.224 lakhs. The additional covered storage yard of 3000 sq. mtrs is proposed to be utilised for storage of steel cargo. With reference to an observation made by KOPT, the operator has categorically stated that it has not considered cost of any covered shed outside berth no. 12. Therefore, the investment of Rs.224 lakhs in the year 2007-08 is considered as proposed by TMILL. Incidentally, the estimated storage income arising out of utilisation of the additional covered shed for storage of steel cargo has been recognised in the year 2008-09, apart from the storage income estimated to accrue from the existing covered shed.

(c) The next item of additional investment of Rs.1953 lakhs during the year 2007-08 is towards land development and other related work. The TMILL has conveyed the status of the development of 54,000 sq. mtrs of land. An area of 10,000 sq. mtrs is reported to have been developed and the operator has proposed to develop the remaining area after the monsoon. The amount of Rs.1953 lakhs includes Non-Refundable Non-Adjustable (NRNA) deposit of Rs.30.07 lakhs for the proposed allotment of 9000 sq. mtrs of land. This land of 9000 sq.mtrs is yet to be allotted by KOPT as reported by it in May 2007. That being so, the proposed payment of Rs.30.07 lakhs as NRNA for 9000 sq. mtrs is not considered. The balance amount Rs.1922.93 lakhs is considered in this analysis. The approach adopted by TMILL to spread the land development cost over the remaining period of 24 years of LA from 2007-08 is accepted.

(d) With reference to the proposed investment of Rs.266 lakhs and Rs.42 lakhs in the year 2008-09 and 2009-10 respectively, TMILL appears to have initiated the process for construction of railway siding and the work order in this regard was proposed to be finalised by June 2007. The provision of railway siding is intended for quick movement of rakes to increase cargo throughput and handle multiple rail bound cargo. It is noteworthy that the allotment of additional 54,000 sq. mtrs of land is stated to facilitate railway siding. It is relevant here to note from the allotment letter that the additional infrastructure to be provided by TMILL on the additional 54,000 sq. mtrs of land is over and above the minimum

equipment and infrastructure support prescribed in the Licence Agreement. The proposed investments towards railway siding during 2008-09 and 2009-10 are considered.

- (e). The documentary evidence furnished by TMILL shows that it had taken on hire 16 tonne capacity fork lift truck in the year 2005. The hired forklift is proposed to be replaced with a 25 tonne capacity forklift. Replacement of existing hired forklift truck should result in cost reduction and efficiency improvement in 2009-10. Therefore, the proposed investment of Rs.150 lakhs in the year 2009-10 in this regard is admitted.
- (xxv). Subject to the discussions above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex-I. The result disclosed by cost statement at the tariff levied at existing KOPT Scale of Rates is summarized as shown in the table given hereinunder:

SUMMARY OF THE RESULTS OF TMILL AT THE EXISTING LEVEL OF TARIFF

Sr. No	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2007-08*	2008-09	2009-10	Total	2007-08*	2008-09	2009-10	Total	2007-08*	2008-09	2009-10	
1	TMILL as a whole	12.30	26.65	27.93	66.88	3.11	6.08	6.29	15.48	25.31%	22.82%	22.51%	23.55%

* For a period of six months from October 07 to March 08.

As can be seen from the above table, the TMILL as a whole will be in a surplus position at the present level of tariff during the period of two and half years from October 2007 to March 2010. Therefore, there is a case for downward moderation in the existing level of tariff leviable by TMILL at Berth No.12.

It is noteworthy that the existing rates at TMILL are the adoption of the rates fixed for KOPT and not determined based on the cost and investment of TMILL. It is to be remembered that this is the first exercise to frame the Scale of Rates of TMILL following the cost plus approach.

A case for downward adjustment in the KOPT level of tariff at Berth No.12 emerges mainly on account of setting off of the additional surplus realized by TMILL from the year 2002-03 to September 2007 after adjustment of the net deficit made by it during the year 2006-07 and the during the period of first half of the year 2007-08 and adjustment of unauthorized levy of special rate of 10%.

During the last exercise of general revision of tariff of KOPT completed in December 2006, the Authority found that at Haldia Dock Complex of KOPT where TMILL operates Berth No. 12, the cargo handling activity heavily subsidizes the deficit making marine activity. This clearly shows that the charges for cargo handling activity prescribed for KOPT has a quotient of cross-subsidization towards the deficit making marine activity. The compulsion of cross subsidization on this account does not arise in the case of TMILL.

It is relevant here to recall that the traffic projection of TMILL has been updated with 5% increase at the suggestion of KOPT. In the view of KOPT, TMILL has not created assets beyond what has been stipulated in the Licence Agreement. On the contrary, the TMILL's investment was less than what it had projected earlier. It appears that the expenditure estimates for the 2½ years is on the higher side even after the moderation effected. A steep hike was noticed in the reported actual expenditure towards labour for the year 2006-07 as compared the actuals for the year 2005-06. The expenditure estimates will be reviewed with reference to the

actuals during the next review of tariff of TMILL and any undue benefit accrued to TMILL will be fully set in future tariff.

In view of the net average surplus of 23.55%, the existing tariff of TMILL may be reduced by 20%, allowing a margin for errors in estimation, if any. The reduction is over the existing level of KOPT Scale of Rates levied at Berth No. 12 by TMILL for cargo related charges except the demurrage rates, equipment hire charges and charges for supply of unskilled labour.

In absolute terms, the effect of the downward revision will be a reduction of revenue of around Rs.13.38 Crores for the relevant period as against the surplus of around Rs.15.48 Crores for the corresponding period as depicted by the modified cost statement.

- (xxvi). The proposed definition of "Ad Valorem" which is in line with the definition approved in the Scale of Rates of KOPT is approved.
- (xxvii). The modifications proposed by KOPT to the definition of "TMILL" includes insertion of the sentence "a special purpose company". Incidentally, the License Agreement provision also states that the TMILL has been incorporated as a special purpose company. The operations of the licensee are not restricted to berth No. 12 of KOPT, noticed from the audited financial statements furnished by TMILL but the Scale of Rates is restricted to operations at Berth No.12. Till such time KOPT enforces the provision of LA relating to formation of SPV, it may not be appropriate to refer TMILL as SPV only for operating berth No. 12.
- (xxviii). As rightly pointed out by KOPT, the Scale of Rates should specify the limits of licensee's premises where the Scale of Rates shall apply. The definition for "TMILL Terminal" proposed by TMILL is replaced with "The TMILL premises shall mean the area licensed to TMILL including the back-up area allotted under the License Agreement". It is noteworthy that a definition on these lines was recently approved by this Authority in the Scale of Rates of the International Sea Ports (Haldia) Pvt. Ltd. (ISHPL), another private operator at KOPT.
- (xxix). The proposed definition of a "Day" is slightly modified to align with the definition of the term "Day" approved in the Scale of Rates of KOPT – relevant at HDC and the definition approved in the Scale of Rates of ISHPL at HDC.
- (xxx). The proposed definition for the term "Demurrage" to mean that it is a charge payable for storage of cargo within TMILL premises beyond free period and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on license basis for storage of cargo during the license period is approved.
- (xxxi). TMILL has proposed definition for "on-board handling charges". These charges are leviable when TMILL provides man power for on-board handling operations. The definition for "on-board handling charges" for levy of charges for rendering on-board services by TMILL in the form of supply of labour for loading / unloading operations is approved.
- (xxxii). In order to cover the operation of unloading of cargo from a vessel or loading of cargo into the vessel and when such cargo does not pass through quay, TMILL has proposed a definition for 'overside discharge/shipment.' The proposed definition, which is in line with the definition approved for "overside discharge / shipment" in the Scale of Rates of another private terminal operator at KOPT and in the Scale of Rates of KOPT, is approved.
- (xxxiii). The proposed definition for "month", and "shut out" cargo are in line with the definitions approved in the Scale of Rates of the private operator at KOPT and in the Scale of Rates of KOPT.

(xxxiv). The definitions for "TEU" and "Hazardous 1" are in line with the definitions approved for similar terms in the Scale of Rates of KOPT, and are approved.

(xxxv). The word 'Transhipment' is proposed to mean a cargo not originally manifested for a port / terminal, but landed at the port / terminal, but subsequently reshipped to other ports.

The proposed definition for "Transhipment", includes transfer of any cargo unloaded from a vessel for some operational reason and subsequently loaded in the same vessel. Unloading of cargo from a vessel at TMILL terminal for some operational reason does not change the character of transhipment cargo and that cargo is subsequently loaded in the same vessel. The proposed definition of "Transhipment" is approved.

(xxxvi). TMILL has proposed to define the term "Wharfage" as the basic dues recoverable on all cargo / containers handled at the TMILL premises. If this definition of wharfage is accepted as a provision for general facility by TMILL, then prescription of differential rate for different cargo may not be apt. Nevertheless, the KOPT Scale of Rates contains such a provision and TMILL has only based its proposal on such Scale of Rates. The TMILL is, however, advised to initiate the process of rationalizing wharfage schedule. The proposed definition for "Wharfage" which is generally in line with the definition for the similar term appearing in the Scale of Rates of KOPT is approved.

(xxxvii). For the purpose of levy of demurrage, cargo is categorized into Hazardous - I cargo and non-hazardous cargo. It appears that the categorization of Hazardous - I cargo is done with reference to the list of Hazardous cargo adopted by the KOPT. KOPT has suggested to replace the words "by the Board" in the definition of Hazardous Cargo - I with the words "Kolkata Port Trust" which is approved.

(xxxviii). "Stock cargo" is defined to mean that it is the cargo received at the port for shipment without export documents, which is approved.

(xxxix). TMILL has proposed a definition for "On-board supervision". Looking to the list of services furnished by TMILL proposed to be rendered towards on-board supervision, this activity covers both on-board and shore services. KOPT has suggested to define "On-board supervision" in an exhaustive manner, on the ground that the phrase "certain services" mentioned in the definition of "on-board supervision" does not indicate the elements of services. Since the operator has listed the various services at Section 6 of the draft Scale of Rates proposed to be rendered towards on-board supervision, the proposed definition of "on-board supervision" is allowed.

(XL). The various clauses proposed under Section 3 (General Principles of Assessment), which are in line with corresponding clauses approved in the Scale of Rates of KOPT, is approved subject to the following:

(a). Samples, catalogues and other articles for which shipping companies do not collect freight and on which no customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for the operator's use are proposed to be exempted from payment of all cargo related charges. TMILL is operating in other than Berth No. 12 also, which position has been brought out both by TMILL and KOPT. That being so, there is merit in the suggestion of KOPT that the phrase "goods meant for TMILL's use" in sub-section V should be replaced by "goods meant for use in the TMILL's Project Facilities pertaining to Berth No. 12, HDC" and hence is approved.

(b). The proposed Clause 3(vii) of the draft Scale of Rates governs the basis for calculation of revenue share. It is a matter between the Licensee and

Licensors which is governed by the provisions of LA. Therefore, the proposed clause is not approved. The stand taken by KOPT in this regard has already been dealt in earlier part of this analysis.

- (c). The rate of penal interest on delayed payments by users and delayed refund by TMILL should be 2% above the PLR of SBI in terms of Clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines. TMILL has proposed 13% rate of penal interest taking the PLR of SBI at 11%. The PLR of SBI has changed to 12.75% from 11%. The proposed rate is suitably modified to reflect the prevailing PLR of 12.75%.
- (d). Whenever a specific tariff for a service / cargo is not available in the Scale of Rates of a major port trust or a private terminal operator thereat, a procedure has been prescribed to levy a rate on ad hoc basis simultaneously with submission of proposal before this Authority. In this regard, the operator has proposed the relevant conditionalities to govern the procedure, which are in line with the tariff guidelines and the prescriptions incorporated in the Scale of Rates of major port trusts and other Private Terminal Operators. It has to be recognized that a licensor must be aware of the activities of the licensee in the licensed area to ensure that such activities are in consonance with the License Agreement provisions. Therefore, this Authority is inclined to accede to the request of the KOPT that TMILL should levy a rate, if any, on ad hoc basis with due notice to KOPT about levy of such rate. The conditionality proposed in this regard is suitably modified stating that simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on ad hoc basis with due notice to KOPT about levy of such rate till the rate is finally notified.
- (XLi). The proposed Scale of Rates prescribes wharfage charges, on-board charges, on-board supervision, Loading / Unloading / restacking, demurrage, transportation, storage and miscellaneous services and Rebates / Refunds. TMILL has also proposed conditionalities to govern the proposed charges. The above mentioned tariff items and the proposed conditionalities governing them are discussed in the following paragraphs.
- (XLii). The permissible cargo which the operator is authorised to handle at Berth No. 12, in terms of LA provision, specifically excludes thermal coal in bulk, coking coal in bulk, various types of coke and other black cargo in bulk and various types of liquid bulk cargo handled through pipelines. The tariff items proposed in the Scale of Rates do not include cargo which are specifically excluded in the LA. The only objection of the KOPT against handling containers by TMILL has been dealt with earlier in paragraph No. [xvi(c)].
- (XLiii). The tariff proposal is not based on itemwise cost for each tariff item. As admitted by TMILL, the tariff proposal is based on broad costing exercise. Since the proposed tariff for individual services is not with reference to the cost of providing the respective services, the surplus making activity cross subsidizing the deficit making activity cannot be ruled out. In this age of advanced technology, it may not be impossible to workout itemwise cost for each tariff item. The TMILL is advised to draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff.
- (XLiv). TMILL has proposed wharfage for unspecified cargo at ad valorem rate. The major ports and private terminals thereat do not levy tax; they collect fee for the services provided. That being so, the cost of the services provided may appropriately form the basis for charging. Since the ad valorem rates prescribed in the Scale of Rates of major ports and private terminals are required to phased out gradually, as stipulated in Clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines, prescription of ad-valorem wharfage rate in the initial fixation of tariff may not be

desirable. However, considering the assurance given by the TMILL that it will propose unit rate based on weight or volume in the next review of its Scale of Rates, prescription of wharfage for unspecified cargo on ad valorem basis is considered as an interim measure. Since TMILL has adopted the rates fixed for KOPT, the ad valorem wharfage prescribed separately for import cargo and export cargo in the KOPT Scale of Rates can be a reference rate subject to the general reduction ordered.

(XLV). For the operation of "overside discharge / shipment", TMILL has proposed to levy wharfage and on-board handling charges at 70% of the proposed rates based on the (then) existing Scale of rates of KOPT. Since TMILL is operating in the same port, the proposed provision is approved.

(XLvi). TMILL has maintained the structure of the conditionalities governing the levy of wharfage charges on transshipment of cargo and shut-out / stock cargo and levy of on-board charges on transshipment of cargo similar to such conditionalities prescribed in the Scale of Rates of KOPT, which is approved.

(XLvii). The ratio proposed for prescribing wharfage charges and on-board charges for different sizes of containers is in line with Clause 5.4 of the revised tariff guidelines.

(XLviii). The conditionality proposed in the case of coastal cargo / containers for levy of wharfage charges, on-board charges, charges towards loading / unloading / re-stacking services and transportation of cargo / containers within the port limits at 60% of the applicable charges is also in line with revised tariff guidelines.

(XLix). In respect of unspecified cargo, different rates under on-board charges, on-board supervision, loading / unloading / re-stacking activity and transportation have been proposed. As admitted by TMILL, no estimate of income has been made. This is reported to meet the contingency. In order to provide for contingency, the major ports and the private terminals are permitted to levy a tariff on an ad-hoc basis simultaneously with the submission of a proposal to this Authority, as stipulated in the revised tariff guidelines. Therefore, the proposed entries in respect of (unspecified) all other cargo are not approved.

(L). As per the proposed definition for "on-board charges" the charges are leviable for rendering on-board services by TMILL in the form of supply of man power for loading / unloading operation. This means that on-board charges are leviable for the specific service of loading / unloading operation. Cargo lifting equipment like grab or sling in the form of loop is used in loading / unloading operation. It appears from the observation of KOPT that there is difference in the labour involvement depending on the modes of service and hence cost difference. As rightly observed by KOPT, the charges should have linkage to the modes of service rendered whereas the rates proposed by TMILL are not differential rates segregated into mode of service rendered. It will be difficult at this stage to go into the cost details involved for different modes of service. The TMILL is advised to look into the observation made by KOPT and propose adjustment required, if any, in the next review of its tariff. Till such time the proposed arrangement is approved subject to the general reduction ordered.

(Li). (i). The list of services proposed to be rendered under on-board supervision includes water sprinkling at berth and cleaning of berth. The said two services do not appear to have any direct linkage with on-board work. In that case, these services should be included in the general facility provided at the Berth. Exclusion of these services from the list of services proposed to be rendered under on-board supervision and their inclusion in other appropriate tariff items will require adjustment in the proposed rates of the respective tariff item. Since the tariff proposal is not based on itemwise cost for each tariff item, it will not be possible to make

adjustment in the proposed rates at this stage. The TMILL should review the position keeping in view the observations of KOPT and revise the list of services, suitably in the next general review of its tariff with suitable adjustment in the rates of the respective services.

- (ii) The KOPT has raised questions whether the element of hooking / unhooking on shore and use of Harbour Mobile Crane are included in wharfage. The proposed definition of On-Board Supervision states that on-board supervision includes certain services rendered on shore also. TMILL should review the position and reclassify the tariff items suitably during the next general review of its tariff.
 - (Lii). The proposed rate for on-board services relating to handling project cargo and machinery & spares, rate for on-board supervision charges relating to car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment, rate of transportation charges for containers are modified to reflect rates considered by TMILL in its income estimation of respective cargo item.
 - (Liii). (i). The proposed rates for Loading / unloading / restacking for article weighing above 20 tonnes and up 35 tonnes and rate for articles / packages weighing above 35 tonnes have been proposed, whereas no traffic is projected. As stated earlier, TMILL can respond to the market demand, if any, in future, by following the procedure prescribed in the revised tariff guidelines for levy of ad-hoc rates. Hence, the proposed two tariff items are not approved.
 - (ii). One of the proposed conditionalities governing the tariff item "loading / unloading / restacking" relates to use of hoppers for unloading of cargo from the vessel and loading of dumpers using the hopper. This activity is proposed to be treated as one operation of loading activity and charges are sought to be levied as proposed under the said tariff item. In this connection, the KOPT has sought to argue that this activity is a part of "on-board service" and separate charge for this operation should not be levied under "loading". However, the use of hoppers for the said activity does not appear to have been included under "on-board handling activity", because on-board handling charges are proposed to be levied towards supply of manpower for loading / unloading operation. The list of services proposed to be rendered towards on-board supervision also does not appear to include use of hoppers for the said operation ship-shore transfer of cargo. Whereas the activity of unloading of cargo from the vessel using hoppers and loading of dumpers using the hopper is prescribed separately only under the tariff item "loading / unloading / restacking". Incidentally, the KOPT has not objected to the proposed definition of "on-board handling charges" or "on-board supervision" excepting its reservation on inclusion of some other services in the list of "on-board supervision" services. The said conditionality may remain under the tariff item "Loading / Unloading / restacking" for time being, as proposed by TMILL.
- However, TMILL is advised to review the position keeping in view the observations of KOPT and propose suitable modifications in the tariff item during the next general review of TMILL tariff.
- (Liv). The demurrage prescribed by TMILL is also in ascending scale; and, the proposed rates and conditionalities are structurally similar to the arrangement approved recently in the Scale of Rates of KOPT.

Demurrage, which is in the nature of penalty, cannot have any connotation with the services provided or not provided. Therefore, the proposal of the TMILL in this

regard is approved without any modification in rates, despite the general reduction ordered.

- (LV). The income estimated by TMILL for transportation of cargo related to estimated income arising out of intra-port transportation of cargo as seen from the workings furnished by the operator. This Authority is mandated not only to fix Scale of Rates but also prescribe conditionalities governing the Scale of Rates. To a query in this regard, TMILL has stated that the rates are proposed to be levied for any transportation which the operator undertakes within the port limits including Railway siding and plots within the Dock Exterior Zone of HDC. It is relevant here to recall that the operator has been handed over back-up area of 14,000 sq. mtrs hard stand land behind Berth No. 12. The later allotment of additional land of 54,000 sq. mtrs are reported to be within the Dock Interior Zone. Railway siding is also proposed to be laid in the additional land area. That being so, the relevant charges shall be levied on cargo for which TMILL undertakes any transportation within the port limits, the transportation being in the nature of intra-port transportation.
- (Lvi). (a). Apart from demurrage, the operator has proposed to levy lease rentals for (short term) allotment of Hard Stand Plot, Hard Stand Covered Sheds and Bare Land at the existing rates prescribed in the Schedule of Rent for Land and Buildings of KOPT at HDC. While KOPT has no objection for the proposal for separate rate for short term allotment of facilities, the port's concern on the possibility of application of short term rates in the cases where demurrage would be more appropriate cannot be brushed aside, since it is reported that this may have major impact on the revenue share receivable by KOPT. The port's concern may have to be addressed by prescription of suitable conditionalities to govern the application of rates for short term allotment of the facilities, as rightly pointed out by KOPT. The response of TMILL to the suggestion of KOPT to prescribe conditionalities is not categorical and TMILL has not proposed conditionalities to govern the proposed rates. The proposed rates for short term allotment of facilities is approved as an interim measure. The TMILL is advised to file a proposal prescribing suitable conditionalities to govern the application of rates for short term allotment of the said facilities within 6 months from the date of notification of the tariff order in consultation with the KOPT. The TMILL should bear in mind the observation made by KOPT that the question of leasing the plot by TMILL does not arise as the operator has been allotted space on license basis.
- (b). (i). The proposed rate of hire charges for front end loaders with bucket capacity exceeding 3.5 cbm and the proposed rate of hire charges for fork lifts of capacity below 10 MT are market based and hence, are approved.
- (ii). The proposed rate of hire charges for front end loaders of bucket capacity not exceeding 3.5 cbm at Rs.6,500/- per shift is moderated to Rs.6,000/- per shift to reflect the market rate.
- (iii). In respect of hire charges for fork lifts, of two different capacities in the capacity range of 10 tonne-20 tonne, the rates adopted for computation of a single rate are market based. The proposed rate of Rs.12,000 per shift is approved.
- (iv). The proposed rate of equipment hire charges for fork lifts of capacity above 20 MT and the proposed rate of harbour mobile crane are not supported either by documentary evidence to reflect the market rate or by prescribed cost statement for fixation of tariff of equipment. Therefore, this Authority is not in a position to approve these two rates.

- (Lvii). As per LA, the berth hire charges for the vessels handled at Berth No. 12 are to be collected by KOPT. In response to our suggestion to prescribe a suitable conditionality in the Scale of Rates to allow refund of berth hire charges leviable by KOPT for the period when a vessel idles at Berth No. 12 and when the operations cannot take place at Berth No. 12, due to break-down of the facilities or for any reasons attributable to TMILL, the operator has incorporated a conditionality to refund the Berth Hire charges when a vessel idles for more than 20% of the total ship's stay because of reasons attributable to TMILL. But, the proposed conditionality is not in line with conditionality prescribed in the Scale of Rates of other major port trusts and private terminals operating thereat. A suitable conditionality is incorporated to this effect at par with the position prevailing in the Scale of Rates of other major port trusts and private terminals.
- (Lviii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. The financial and traffic position considered for the purpose of this analysis is till 31 March 2010. Therefore, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2010.

14.1 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates of TMILL which is attached as Annex-II. The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The TMILL may, if it so desires, charge lower rates and or allow higher rebates and discounts.

14.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the TMILL will come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2010. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.3. The tariff of the TMILL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require TMILL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

14.4. In this regard, the TMILL is required to furnish to this Authority through KOPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If TMILL fails to provide such information within the stipulated time period, the KOPT may initiate appropriate action against TMILL. In the event, this Authority may proceed suo motu to review the tariff of TMILL. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus is made in line with the revised tariff guidelines in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT-III/IV/143/2007/Ext.]

TM International Logistics Limited													
Consolidated Income & Cost statement for the private terminal													
(Rs. In Lakhs)													
Sr. No.	Particulars	Actuals					Estimates	Estimates at existing level of tariff as given by TMILL			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07		2007-08 #	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08 @	2008-09
	Traffic - Cargo (In MTs)	709000	611531	682329	1167146	900459	450000	900000	950000	950000	450000	950000	1000000
	- Container (in TEUs)						250	500	500	500	250	500	500
I	Total Operating Income			0.00	0.00	0.00	8.49	13.88	13.95	13.95	8.49	16.98	16.98
	Container handling income												
	Cargo handling income	1466.34	1352.43	1749.93	2625.91	1954.30	1146.91	2110.83	2159.20	2159.20	1146.91	2427.23	2554.98
	Other income	2.49	74.92	26.56	24.67	24.77	74.44	148.89	220.86	220.86	74.44	220.86	220.86
	Total	1468.83	1427.35	1776.49	2650.58	1979.07	1229.84	2273.69	2394.01	2394.01	1229.84	2665.07	2792.82
II	Operating Costs (excl. depreciation)												
	Operating & Direct Labour	208.52	256.16	264.66	419.25	401.05	203.28	404.91	442.99	462.92	203.28	448.55	493.88
	Maintenance Labour	0.50	1.00	3.00	6.00	10.00	5.27	9.60	10.03	10.48	5.27	11.11	11.71
	Equipment Running Costs	36.34	38.11	66.22	116.17	87.55	46.09	246.32	287.00	273.17	46.09	100.58	109.61
	Royalty / revenue share				251.29	209.53	94.83	246.58	257.98	257.98	94.83	198.42	207.86
	Equipment Hire	62.42	33.52	33.70	35.09	25.00	11.10	22.20	23.20	7.86	11.10	23.20	7.86
	Lease Rentals payable	43.05	38.52	40.45	63.72	59.57	70.57	165.31	157.14	164.99	70.57	141.35	148.42
	Insurance	14.28	7.77	28.64	35.59	45.39	22.93	76.04	80.03	80.03	22.93	50.74	51.37
	Other expenses	338.21	320.00	417.64	416.48	355.63	229.15	469.27	665.16	630.10	229.15	559.74	597.00
	Total	703.32	696.08	864.31	1343.69	1193.72	683.23	1640.23	1923.53	1887.53	683.23	1633.69	1627.71
III	Depreciation	36.61	33.43	88.26	129.68	150.93	115.96	233.47	258.32	253.99	115.96	257.18	266.30
IV	Overheads												
	Management & Administration overheads	118.54	71.19	93.19	186.50	198.13	109.27	254.00	265.43	277.37	109.27	230.35	242.79
	General Overheads	0.91	7.95	17.21	23.02	25.88	13.64	31.97	33.41	34.92	13.64	28.75	30.30
	Total	119.45	79.15	110.40	209.52	224.01	122.91	285.97	298.84	312.29	122.91	259.10	273.09
V	Operating Surplus / (Deficit)	609.45	618.72	723.52	967.78	410.41	307.74	113.92	-86.68	-69.80	307.74	816.14	625.72
	(I) - (II) - (III) - (IV)												
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)												
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement	0.26	0.29	0.32	0.36	0.38	0.19	1.33	1.33	1.33	0.19	0.43	0.49
	Total	0.26	0.29	0.32	0.36	0.38	0.19	1.33	1.33	1.33	0.19	0.43	0.49
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)												
	Contribution of Provident Fund	2.61	2.13	3.65	6.66	7.86	4.50	9.00	9.41	9.83	4.50	9.41	9.83
	Interest on Loans	17.03		30.11									
	Loss on repayment of foreign currency loans			0.23				5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00
	Total	19.64	2.13	33.99	6.66	7.86	4.60	14.00	14.41	14.83	4.60	9.41	9.83
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-19.38	-1.84	-33.67	-6.30	-7.48	-4.31	-12.67	-13.08	-13.50	-4.31	-8.98	-9.34
IX	Surplus (V)+(VIII)	590.06	617.88	689.86	961.48	402.93	303.43	101.25	-99.75	-73.30	303.43	806.12	616.38
X	Capital Employed	929.00	880.00	3027.00	3161.29	2995.24	2463.57	5215.65	5277.17	5203.05	2463.57	5011.79	4947.32
XI	Return on Capital Employed	92.90	47.20	302.70	474.19	449.29	394.17	834.50	844.35	832.49	394.17	801.89	791.57
XII	Capacity Utilization	66.26%	57.15%	63.77%	109.08%	84.16%	84.11%	112.50%	100.00%	95.00%	84.11%	88.79%	93.46%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	61.56	26.98	193.03	474.19	449.29	394.17	834.50	844.35	832.49	394.17	801.89	791.57
XIV	Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE (IX - XIII)	628.51	690.80	496.83	487.29	-46.36	-90.74	-733.25	-944.11	-905.79	-80.74	-195.76	-175.19
XV	Actual Net Surplus from 2002-03 to September 2007 and income from Special levy of Rs.43.41 lakhs earned by TMILL from 2002-03 to 2006-06 set off in the future tariff.	2009.83						0.00	0.00	0.00	401.97	803.93	803.93
XVI	Total Net Surplus							-733.25	-944.11	-905.79	311.22	608.17	628.74
XVII	Total Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV) in %	36.63%	41.63%	28.37%	19.32%	-2.34%	-7.38%	-32.25%	-39.44%	-37.84%	25.31%	22.82%	22.51%
XVIII	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	19.36%						-36.61%			23.55%		

Notes:

- # Moderated Estimates for a period of 6 months from April 2007 to September 2007 at the existing rate of tariff
- @ Moderated Estimates for a period of 6 months from October 2007 to March 2008.
- 2006-07 figures include actuals upto January 2007.

4335-1107-17

Annex-II**T M International Logistics Limited
Scale of Rates for operations at Berth No.12 of Haldia Dock Complex****1 Short title of Commencement**

The Scale of Rates set out herein shall be called SCALE OF RATES of the T M International Logistics Limited (TMILL), Berth No. 12, Haldia Dock Complex of the Kolkata Port Trust.

2. Definition

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i). 'Ad-valorem' in respect of exports shall mean FOB value of exports, as accepted by the Customs on the Shipping Bill.
- (ii). 'Ad-valorem' in respect of imports shall mean CIF value of imports, as accepted by the Customs on the Bill of Entry.
- (iii). 'T M International Logistics Limited' shall mean the company registered under Companies Act, 1956 having its registered office at 43, Chowringhee Road, Kolkata - 71.
- (iv). TMILL premises shall mean the area licensed to TMILL including the back up area allotted under the License agreement.
- (v). 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the following day.
- (vi). 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within TMILL premises beyond free period as specified in this Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo during the licence period.
- (vii). 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (viii). 'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering on board services by the TMILL in the form of supply of manpower for loading/ unloading operation.
- (ix). 'Overside Discharge/ Shipment' shall mean the operation of unloading/ loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation.
- (x). 'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the TMILL premises having not been shipped on board the vessel for which it was received in TMILL premises.
- (xi). TEU shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
- (xii). 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/ Ports. It also includes any cargo unloaded from a vessel for some operational reason and subsequently loaded in the same vessel.
- (xiii). 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the TMILL premises.

- (xiv). 'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Kolkata Port Trust from time to time.
- (xv). 'Stock Cargo' shall mean cargo received at the Port for shipment without export documents.
- (xvi). 'On-board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/efficiency in vessel-operation.

3. General Principles of Assessment:

- (i). The minimum weight/ measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded off to the next higher whole unit of CBM.
- (ii). Rates applicable for a period/ unit other than weight shall be applicable to the part of a period/ unit thereof.
- (iii). Unless otherwise specified, if TMILL equipment is booked for landing/ shipment of cargo/ container from/ into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment hire charge as specified in Section 10.1 shall be levied.
- (iv). Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.
- (v). Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for use in the TMILL's Project Facilities pertaining to Berth no.12, HDC shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (vi). No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Port/ TMILL employees provided, the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all charges prior to commencement of the strike.
- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the TMILL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 14.75%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the TMILL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of TMILL Terminal facilities as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

- (viii) Before classifying any cargo under "unspecified category" or otherwise, if required, to know the nature of cargo for levy of cargo handling charges, the relevant Customs classification shall be referred to in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.
- (ix) Users will not be required to pay charges for delays, beyond a reasonable level, attributable to TMILL.
- (x) (a) Wherever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the TMILL can submit a suitable proposal to the TAMP.
- (b) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis with due notice to Kolkata Port Trust about levy of such rate, till the rate is finally notified.
- (c) The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and it must be mutually agreed upon by the TMILL and the concerned user(s).
- (d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

4. Wharfage Charges:

4.1 Wharfage on Foreign cargo shall be levied at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Iron Ore & Sand	14.40
2	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore except iron ore.	28.80
3	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	50.40
4	Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint.	43.20
5	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	50.40
6	Containers (TEU)	1584 per TEU
7	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	2880 per unit
8	Logs/ Timber/ Veneer	75.60 per CBM
9	Any other Cargo not specified above	
	- Import Cargo	0.18% ad-valorem
	- Export Cargo	0.144% ad-valorem

4.2 On cargo discharged / shipped over/aside, charges shall be levied 70% of the above mentioned rates.

4.3. For transshipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 4.1 above.

4.4. On shutout/ stock cargo, which is taken back from TMILL premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, on-board handling charges & shore handling charges, as may be applicable, shall be levied if labour and/or equipment are/ is supplied by TMILL for handling of cargo.

No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.

4.5 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

4.6 In case of coastal cargo/ containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pellets, 60% of the rates specified above shall be applicable.

5. On-Board Charges:

5.1 On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and cher Ferrous metals and all types of ore.	21.60
2	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.ore.	21.60
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint.	57.60
4	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	28.80
5	Containers (TEU)	198.00 per TEU
6	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	36.00 per unit

5.2 On cargo discharged / shipped overside, charges shall be levied 70% of the abovementioned rates.

5.3. For transshipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 5.1 above.

5.4 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

5.5 In case of coastal cargo/containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pallets, 60% of the rates specified above shall be applicable.

6. On-board supervision:

6.1 On-board supervision charges shall be levied for the following services provided by TMILL at berth no. 12 terminal in respect of import/export cargo at the rates specified below:

- Unlashing of import cargo.
- Lashing, securing and dunnaging of export cargo.
- Providing slings and gears for the cargo handling operation.
- Tally survey of cargo during discharge.
- Survey of cargo quality discharged/ shipped.
- Placement and removal of dunnages at jetty during discharge.
- Heaping of cargo at hook point.
- Water sprinkling at jetty.
- Cleaning of berth/ jetty.
- Hatch cleaning.
- Supervising/ monitoring/ directing the entire cargo handling work during vessel operation including queuing of trailers/dumper from plot to jetty and vice versa in order to achieve better discharge/ loading thereby reducing the turnaround of the vessel.

6.2 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals, all types of ore and other dry bulk cargo	13.20
2	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint discharged from the ship.	64.80
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint shipped into ship.	104.00
4	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	120.00
5	Containers	200.00 per TEU
6	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	2400.00

7. Loading/Unloading/Re-Stacking:

7.1 Following charges for loading/un-loading/re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore.	14.40
2	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	32.00
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint.	36.00
4	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	36.00
5	Containers (TEU)	129.60 per TEU

Note: For removal of doubts it is hereby clarified that where equipment support is provided and charges are levied under clause 10 – 'Miscellaneous charges' then no separate levy will be made under this section.

7.2 Where a cargo is unloaded and stacked simultaneously at the place of unloading, then it would amount to one operation only.

7.3 Where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity.

7.4 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

7.5 In the case of coastal cargo/containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pallets, 60% of the rates specified above shall be applicable.

8. DEMURRAGE

8.1 Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

Sl. No.	Description	Demurrage-free period
1.	Hazardous-I cargo	Actual date of landing
2.	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1,3 & 4	3 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery, non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan, Log, Timber and Veneer.	6 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
4.	Cargo imported by voluntary/relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General.	30 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.

Note Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import, discharge. However, TMILL may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to TMILL. In such cases, a vessel may have more than one LLD.

- i) For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KoPT/ TMILL's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT/ TMILL's non-operational days fall on Sundays.

After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT/ TMILL's non-operational days.

8.2 Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No.	Type of cargo	Rate in Rupees per tonne per day or part thereof.	
		For the first 15 days.	16 th day onwards
1.	Hazardous - I	153.00 per tonne	180.00 per tonne
2	All other cargo	36.00 per tonne	54.00 per tonne

8.3 Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No	Type of cargo	Rate in Rupees per CBM per day or part thereof.		
		For the first 7 days.	8 th to 14 th day	From 15 th day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	5.40	10.80	16.20

- 8.4 No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, after the 31st day, demurrage on such cargo shall be levied @ Rs.36.00 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.
- 8.5 Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of Rs.153/- per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.
- 8.6 Demurrage shall be levied on shutout/stock cargo, other than Hazardous I cargo, @ Rs.9.00 per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped. If shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of clause 8.4 shall apply.
- 8.7 On cargo/commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ Rs.36.00 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.
- 8.8 On uncleared /Customs confiscated cargo sold by auction or tender or private agreement or in any other manner demurrage shall be levied at the rates specified at clause 8.2 or 8.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.
- 8.9 The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the TMILL is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the TMILL when requested by the user.

9. Transportation

9.1 The following charges shall be levied on cargo, for which TMILL Terminal undertakes any transportation within the port limits.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore	25.20
2	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	25.20
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint weighing less than 20 tonnes.	25.20
4	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	25.20
5	Containers (TEU)	216.00 per TEU

9.2 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

9.3 In the case of coastal cargo/containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pallets, 60% of the rates specified above shall be applicable.

10. Storage and Miscellaneous Services:

10.1 Charges shall be levied for the following services/facility as per table below –

Sl.No	Particulars	Rate (in Rs.)
1	Despatch related services for opening, cleaning and closing of wagons	4.80 per MT
2	Lease rentals for short term allotment of Hard stand land	32.48 per sq.mtr per month
3	Lease rentals for short term allotment of Hard stand Covered shed	51.20 per sq.mtr per month
4	Lease rentals for short term allotment of bare land	20.88 per sq.mtr per month
5	Charges for supply of unskilled labour	150 per manshift
6	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity exceeding 3.5 CBM	12000 per shift
7	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity not exceeding 3.5 CBM	6000 per shift
8	Equipment hire charges for Forklift of capacity below 10 MT	2500 per shift
9	Equipment hire charges for Forklift of capacity between 10 MT and 20 MT	12000 per shift
10	Placement and Removal of dunnages at plot for steel cargo wherever customer demands	8 per MT
11	Clearing and Forwarding	3.60 per MT
12	High heaping of bulk cargo at plot	14.40 per MT

10.2 Equipment hire charges shall be levied at 50% of the specified rates wherever the deployment of equipment is less than or equal to 4 hours in any shift.

11. Rebates/Refunds:

In case a vessel idles at berth no. 12 due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at TMILL or for any other reasons attributable to TMILL, rebate equivalent to the berth hire charges accrued during the idling period of vessel shall be allowed.
